

National Library
of Sweden

Denna bok digitaliserades på Kungl. biblioteket år 2012

X. A

STATENS OFFENTLIGA UTREDNINGAR 1946:10
KOMMUNIKATIONSDEPARTEMENTET

BETÄNKANDE

MED FÖRSLAG

TILL

OMORGANISATION AV VÄG- OCH VATTENBYGGNADS-STYRELSEN M. M.

AVGIVET AV

inom kommunikationsdepartementet tillkallade sakkunniga

STOCKHOLM
1946

Statens offentliga utredningar 1946

Kronologisk förteckning

1. Betänkande angående rundradion i Sverige. Dess aktuella behov och riktlinjer för dess framtida verksamhet. Norstedt. 168 s. **K.**
2. Dödföddheten och tidigdödligheten i Sverige. Dess samband med nativitetsminskningen och dess förhållande vid olika former av förlossningsvård samt dess socialmedicinska och befolkningspolitiska betydelse. Av C. Gyllenswärd. Beckman. 115 s. **S.**
3. Betänkande med förslag till ändrade grunder för flottningslagstiftningen m. m. Hæggström. 99 s. **Jo.**
4. Betänkande med förslag angående uniformspliktens omfattning för viss personal vid försvarsväsendet. V. Petterson. 59 s. **Fö.**
5. Betänkande om barnkostnadernas fördelning med förslag angående allmänna barnbidrag m. m. V. Petterson. 351 s. **S.**
6. Betänkande om barnkostnadernas fördelning med förslag angående allmänna barnbidrag m. m. Bila Beckman. 153 s. **S.**
7. Betänkande och förslag rörande åtgärder för att gränsa antalet kontraktsanställt manskap inom kr makten. Beckman. 136 s. **Fö.**
8. 1941 års lärarlönesakkunniga. Betänkande med slag till boställsordning för folkskolans lärare m. Marcus. 146 s. **Fi.**
9. 1945 års universitetsberedning. 1. Docentinstitutio Hæggström. 62 s. **E.**
10. Betänkande med förslag till omorganisation av och vattenbyggnadsstyrelsen m. m. Katalog- o. skriftstryck. 217 s. **K.**

Anm. Om särskild tryckort ej angives, är tryckorten Stockholm. Bokstäverna med fetstil utgöra begynnelse bokstäverna till det departement, under vilket utredningen avgivits, t. ex. **E.** = ecklesiastikdepartementet, **Jo.** = jordbruksdepartementet. Enligt kungörelsen den 3 febr. 1922 ang. statens offentliga utredningars yttre anord ning (nr 98) utgivas utredningarna i omslag med enhetlig färg för varje departement.

STATENS OFFENTLIGA UTREDNINGAR 1946:10
KOMMUNIKATIONSDEPARTEMENTET

BETÄNKANDE

MED FÖRSLAG

TILL

OMORGANISATION AV VÄG- OCH VATTENBYGGNADS-STYRELSEN M. M.

AVGIVET AV

inom kommunikationsdepartementet tillkallade sakkunniga

STOCKHOLM 1946
KATALOG OCH TIDSKRIFTSTRYCK
52675

KUNGL. BIBLIOTEKET STOCKHOLM

Till

Herr Statsrådet och Chefen för Kungl. Kommunikationsdepartementet.

Genom beslut den 15 juni 1944 bemyndigade Kungl. Maj:t chefen för kommunikationsdepartementet att tillkalla högst fem sakkunniga för att inom departementet biträda med utredning rörande organisation och personalbehov för vissa avdelningar inom väg- och vattenbyggnadsstyrelsen m. m.

Med stöd av bemyndigandet tillkallade departementschefen den 27 juni 1944 såsom sakkunniga för ändamålet direktören Olof Edvard Sahlin, byråchefen i väg- och vattenbyggnadsstyrelsen Ernst Gregor Braune, avdelningschefen i statens arbetsmarknadskommission, byråchefen i kommunikationsdepartementet Ernst Vilhelm Sundström samt förste byrådirektören hos vattenfallsstyrelsen Kurt Johan Peder Wittrock. Åt Sahlin uppdrogs att i egenskap av ordförande leda de sakkunnigas arbete, varjämte förste byråsekreteraren hos väg- och vattenbyggnadsstyrelsen Erik Folke Hagstrand förordnades att vara sekreterare hos de sakkunniga.

För att tagas i övervägande vid fullgörandet av utredningsuppdraget ha till de sakkunniga överlämnats

dels jämlikt Kungl. Maj:ts beslut den 12 januari 1945 civilförvaltningens personalförbunds skrivelse den 2 september 1944 med framställning om förbättrade anställningsförhållanden för viss personal vid väg- och vattenbyggnadsstyrelsens hamnbyrås distriktsorganisation,

dels ock jämlikt Kungl. Maj:ts beslut den 19 januari 1945 riksräkenskapsverkets skrivelse den 19 november 1942 med utredning och förslag i fråga om möjligheterna att till avlöningsanslag överföra vissa från sakanslag och liknande medel bestridda ersättningar till tjänstemannapersonal.

De sakkunniga, som uppdelat sitt utredningsarbete i två etapper, ha den 24 januari 1945 framlagt betänkande med förslag till organisation av en luftfartsstyrelse m. m. (SOU 1945: 2). Sedan nu den återstående delen av utredningsuppdraget slutförts, få de sakkunniga härmed överlämna betänkande med förslag till omorganisation av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen m. m.

Under utredningens gång ha de sakkunniga samrått med fortifikations- och byggnadsförvaltningsutredningen ävensom med vissa befattningshavare i väg- och vattenbyggnadsstyrelsen och vid dess lokala organisation.

Stockholm den 3 januari 1946.

OLOF SAHLIN

E. G. BRAUNE ERNST SUNDSTRÖM P. WITTROCK

/ Folke Hagstrand

I. Inledning.

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

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

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

för nämnda arbetsuppgift, som för närvarande är lagd på vägbyråns byggnadsavdelning, kommer att upptagas till prövning i samband med de övriga spörsmål, som nu skola behandlas av de sakkunniga.

Samtidigt med bedömandet av de speciella organisationsfrågor, som beröra här avsedda byråer och avdelningar var för sig, ha de sakkunniga att taga ställning till ett spörsmål av vidare syftning. I direktiven för de sakkunnigas arbete, vilka direktiv innefattas i ett anförande till statsrådsprotokollet över kommunikationsärenden den 15 juni 1944 av dåvarande departementschefen, statsrådet Andersson, har ifrågasatts, huruvida ej all anläggningsverksamhet inom väg- och vattenbyggnadsstyrelsens arbetsområde — vägbyggnad, hamnbyggnad, vatten- och avloppsledningsanläggningar, brobyggnad, flygfältsbyggnad — borde sammanföras under ett gemensamt ledande organ inom styrelsen, vilket skulle innebära, att inom styrelsen inrättades en särskild, för de olika verksamhetsgrenarna gemensam byggnadsavdelning under en byggnadschef, vilken skulle handhava ledningen av all byggnadsverksamhet inom verket. De sakkunnigas uppdrag berör därför även sådana delar av väg- och vattenbyggnadsstyrelsens organisation, vilka erhöllo sin nuvarande utformning i samband med vägväsendets förstatligande.

Medan de organisationsspörsmål, som gälla de tekniska avdelningarna, således i viss utsträckning måste övervägas i ett sammanhang, utgör frågan om militäravdelningens organisation ett mera fristående problem. Med hänsyn härtill ha de sakkunniga ansett lämpligt att behandla denna avdelning särskilt efter övriga delar av den centrala organisationen.

Innan de olika detaljspörsmålen rörande de tekniska avdelningarnas personalorganisation upptagas till behandling, torde de sakkunniga först få redogöra för sitt ställningstagande till frågan om inrättande av en gemensam byggnadsavdelning, eftersom denna fråga är av avgörande betydelse för utformningen av de sakkunnigas organisationsförslag. Såsom bakgrund härtill lämna de sakkunniga först en översikt över de tekniska verksamhetsgrenar inom väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, vilka beröras av de sakkunnigas utredning (II), och återkomma å s. 26 till huvudfrågan om en gemensam byggnadsavdelning (III).

II. Översikt över de tekniska verksamhetsgrenar inom väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, vilka beröras av de sakkunnigas utredning.

A. De tekniska uppgifterna och deras fördelning inom styrelsen.

1. Vägbyrån.

Å vägbyrån, som arbetar på sex avdelningar, nämligen utrednings-, byggnads-, underhålls- och vägtrafikavdelningarna, avdelningen för rikets städer samt avdelningen för arbetsorganisation, handläggas i enlighet med i väg- och vattenbyggnadsstyrelsens arbetsordning meddelade, här nedan återgivna bestämmelser ärenden rörande det allmänna väg- och gatuväsendet samt enskilda vägar, i den mån sådana ärenden icke enligt föreskrift i arbetsordningen tillhöra annan byrå.

Å *utredningsavdelningen* handläggas bl. a. *dels* ärenden, som angå
allmän planläggning av vägnätet;
normalbestämmelser och tekniska anvisningar för vägars byggande; samt
vägarkivet, kartregister och kartverk över vägnätet, vägarnas numrering och vägstatistik;
dels ock beträffande område, där kronan är väghållare, ärenden som angå
flerårsplaner ävensom beredskapsplaner för kommande arbetslöshetsperioder;
byggnadsplaner och avstyckningsplaner;
vägundersökningar;
arbetsplaner samt utformande av vägskäl och vägtekniska konstruktioner till trafiksäkerhetens främjande;
intagande av enskild väg till allmänt underhåll samt indragning av väg, utom i städer och stadsliknande samhällen;
vägförvaltningarnas byggnadsstater; samt
enskild väghållning.

Å *byggnadsavdelningen* handläggas ärenden, som avse utförande av beslutade vägbyggnadsföretag inom område, där kronan är väghållare. I sådant hänseende har avdelningen under iakttagande av att erforderligt samråd skall äga rum med andra byråer och avdelningar bl. a.

att utreda, huruvida vägföretag bör utföras i egen regi eller på entreprenad;

att övervaka, inspektera och avsyna de vägbyggnadsarbeten, som vägförvaltningarna utföra i egen regi;

att ombesörja bortsättande av vägarbeten på entreprenad i den mån detta icke överlämnas åt vägförvaltning;

att kontrollera och avsyna entreprenadarbeten avseende vägbyggnader;

att leda och övervaka vägförvaltningarnas handläggning av marklösenfrågor m. m.; samt

att till militäravdelningen lämna uppgift rörande igångsättande av nya eller nedlagda arbetsföretag.

Å denna avdelning handläggas därjämte ärenden angående statsbidrag till städer och stadsliknande samhällen, där kronan är väghållare, för tillhandahållande av mark för allmän väg m. m.

Å *underhållsavdelningen* handläggas beträffande områden, där kronan är väghållare, ärenden angående

vägunderhållets organisation och ledning samt tekniska och ekonomiska skötsel;

vägunderhållsstater och annan medelsfördelning avseende vägunderhållet; kalkylationsbokföring i tekniskt avseende rörande vägunderhållet; samt

kursverksamhet för personal vid vägunderhållet.

Å *vägtrafikavdelningen* handläggas ärenden angående vägtrafiken och bilbesiktningsväsendet.

Å *avdelningen för rikets städer* handläggas

dels ärenden angående stadsplaner och stomplaner;

dels beträffande städer och stadsliknande samhällen, som själva äro väghållare, ärenden angående

väg- och gatuväsendet; samt

beredskapsplaner för kommande arbetslöshetsperioder;

dels ock, beträffande städer, där kronan är väghållare, ärenden angående intagande av enskild väg till allmänt underhåll och indragning av väg.

Å *avdelningen för arbetsorganisation* handläggas ärenden angående arbetsstudier inom styrelsens olika verksamhetsområden samt andra därmed sammanhängande tekniska organisationsfrågor.

Såsom tidigare nämnts ankommer efter luftfartsstyrelsens inrättande fortfarande på väg- och vattenbyggnadsstyrelsen att ombesörja anordnande eller ändring av flygplatser för den civila luftfarten. I sådant avseende åligger det styrelsen att efter framställning från luftfartsstyrelsen och på grundval av det utredningsmaterial, som ställes till förfogande från luftfartsstyrelsen, i samarbete med denna myndighet *dels* verkställa erforderliga kompletterande undersökningar och upprätta arbetsritningar för vederbörande flygfält jämte därtill hörande husbyggnader, allt i den omfattning, som i varje särskilt fall kan vara bestämt, *dels ock* utföra beslutade arbeten. Ärenden av hithörande slag handläggas å vägbyråns byggnadsavdelning.

2. Brobyrån.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsens brobyrå inrättades i samband med den omorganisation av styrelsen, som ägde rum år 1934. Under tiden 1 juli 1930—30 juni 1934 motsvarades brobyrån av en särskild avdelning, broinspektionen, inom den dåvarande tekniska byrån.

I styrelsens arbetsordning meddelas följande bestämmelser rörande brobyråns arbetsuppgifter.

Å brobyrån handläggas ärenden angående broar, färjleder och andra konstbyggnader i den mån dessa ärenden icke på grund av bestämmelse i styrelsens arbetsordning eller eljest tillhöra annan byrå. I sådant hänseende har byrån bl. a.

att efter utredning, som verkställts av vederbörande vägförvaltning, upprätta förslag till broar, färjleder och andra konstbyggnader;

att utreda huruvida byggnadsföretag bör utföras i egen regi eller på entreprenad;

att ombesörja bortsättande av byggnadsarbeten på entreprenad, i den mån detta icke överlämnas åt vägförvaltning;

att granska och, om så befinnes lämpligt, uppgöra arbetsritningar;

att övervaka, inspektera och avsyna av vägförvaltning utfört arbete;

att kontrollera och avsyna entreprenadarbete;

att inspektera bro- och färjledsunderhållet;

att till styrelsens militäravdelning lämna uppgift rörande igångsättande av nya eller nedlagda arbetsföretag;

att föra broliggare och upphandlingsstatistik;

att utarbeta normalbestämmelser och tekniska anvisningar samt i den omfattning, som befinnes lämplig, standardritningar för broar, färjleder och andra konstbyggnader;

att utarbeta tekniska anvisningar rörande bro- och färjledsunderhållet; samt

att sköta broarkivet.

3. Hamnbyrån.

Sedan 1911 års riksdag i anslutning till ett av den s. k. fiskehamnskommissionen framlagt byggnadsprogram beviljat anslag till utförande av vissa fiskehamnsbyggnader, förordnade Kungl. Maj:t genom beslut den 25 april 1913 bl. a., att inom väg- och vattenbyggnadsstyrelsen skulle fr. o. m. den 1 maj 1913 tills vidare under byggnadstiden inrättas en särskild hamnavdelning. Denna avdelning bibehölls även efter det ovanberörda byggnadsprogram slutförts och erhöll därvid successivt nya arbetsuppgifter. År 1934 omorganiserades hamnavdelningen till en hamnbyrå med viss personal på stat.

I arbetsordningen stadgas följande rörande hamnbyråns arbetsuppgifter.

Å hamnbyrån handläggas bl. a. ärenden angående
hamnar, kanaler och farleder;
sjöars och vattendrags tillgodogörande för sjöfart, flottning, vattenkraft eller andra liknande behov;
skyddsåtgärder mot skärningar och översvämningar av sådan omfattning och beskaffenhet, att åtgärderna med hänsyn till det allmännas intressen anses böra vidtagas på statens bekostnad;
tillsyn å allmänna flottleders underhåll och nyttjande;
utförande i styrelsens regi av vattenförsörjnings- och avloppsanläggningar samt enligt styrelsens bestämmande kontroll över utförande i annan ordning av dylika anläggningar;
statsunderstöd i form av lån eller anslag till vattenavlednings-, avdiknings- eller odlingsföretag;
andra vattenbyggnadstekniska arbeten och uppdrag, vilka ej ankomma på annan byrå; samt
oljelagringsanläggningar.

På senare år har en av hamnbyråns mera betydande arbetsuppgifter varit handläggningen av ärenden rörande vattenförsörjnings- och avloppsanläggningar. Dessa arbetsuppgifter ha bl. a. omfattat granskning av arbetsplaner till företag, för vilka statsbidrag ifrågasatts, avgivande av utlåtande över statsbidragsansökningar samt utförande genom byråns egna arbetsorgan av här avsedda anläggningar eller, i de fall anläggningarna icke utförts av styrelsen, kontroll över utförandet. Statsbidrag har därvid utgått från anslag till arbetsmarknadens reglering. I samband med den utvidgning av statsbidragsverksamheten rörande anläggningar för vattenförsörjning och avlopp, som nedan beröres, har under år 1945 en omorganisation genomförts beträffande hithörande arbetsuppgifter sålunda att hamnbyrån numera endast ombesörjer utförandet av anläggningar i styrelsens regi samt kontroll av anläggningsarbeten, som utföras såsom statskommunala beredskapsarbeten. Övriga uppgifter på förevarande område ankomma, såsom nedan angives, på en för ändamålet inrättad särskild avdelning, vars chef är direkt underställd generaldirektören.

Utförandet av anläggningar för lagring av flytande bränsle (oljelagringsanläggningar) tillkom såsom arbetsuppgift för hamnbyrån under budgetåret 1938/39. Denna verksamhet nådde snabbt en mycket stor omfattning men står för närvarande under avveckling.

Bland hamnbyråns övriga uppgifter må nämnas utförandet av tillfälliga byggnadsuppdrag av olika slag åt marinen, lotsverket m. fl.

4. Avdelningen för vattenförsörjning och avlopp.

Sedan 1944 års lagtima riksdag för budgetåret 1944/45 anvisat vissa anslag till bidrag till anläggning av vatten- och avloppsledningar, nämligen å allmän beredskapsstat II 3 000 000 kronor och å allmän beredskapsstat III 17 000 000 kronor, utfärdade Kungl. Maj:t genom beslut den 17 november 1944, för tillämpning under tiden 1 december 1944—30 juni 1945, kungörelse angående statsbidrag till anläggningar för vattenförsörjning och avlopp (nr 733) samt ställde nyssnämnda, sedermera å allmän förskottsstat II för budgetåret 1944/45 uppförda anslag å 3 000 000 kronor till väg- och vattenbyggnadsstyrelsens förfogande att i mån av behov intill ett belopp av högst 1 000 000 kronor användas till viss personalorganisation inom styrelsen och vid vägförvaltningarna samt till resekostnads- och traktamentsersättningar jämte erforderliga omkostnader i övrigt för nämnda personal ävensom till igångsättande av särskilt angelägna anläggningsarbeten i den mån materialtillgångarna och arbetsmarknadsläget det tilläte. Vidare medgav Kungl. Maj:t genom beslut den 30 december 1944, att väg- och vattenbyggnadsstyrelsen finge under andra hälften av budgetåret 1944/45 av förenämnda belopp å 1 000 000 kronor, vilket upptogs på tilläggsstat, använda bl. a. visst belopp till tillfällig arbetskraft å särskild avdelning inom styrelsen för handläggning av ärenden rörande vattenförsörjnings- och avloppsanläggningar.

Genom kungörelse den 11 maj 1945 (nr 170) har Kungl. Maj:t — sedan riksdagen för budgetåret 1945/46 under sjätte huvudtiteln uppfört ett anslag av 1 000 000 kronor till bidrag till anläggningar för vattenförsörjning och avlopp — förordnat om fortsatt tillämpning till och med den 30 juni 1946 av ovan omförmälda kungörelse nr 733/1944.

Såsom tidigare nämnts handlägger den inom väg- och vattenbyggnadsstyrelsen inrättade särskilda avdelningen för vattenförsörjning och avlopp samtliga på styrelsen ankommande ärenden av här ifrågavarande slag med undantag för sådana, som röra utförandet av anläggningar i styrelsens regi eller kontroll av anläggningsarbeten, vilka bedrivas såsom statskommunala beredskapsarbeten.

5. Järnvägsavdelningen.

Å järnvägsavdelningen handläggas ärenden angående enskilda järnvägar och spårvägar avsedda för allmän trafik. De sakkunniga ha i sitt betänkande rörande luftfartsstyrelsen lämnat en närmare redogörelse för denna avdelning och ha därvid behandlat frågan om avdel-

ningens framtida organisation och personalbehov. I nämnda betänkande har härom anförts bl. a. följande.

Till järnvägsavdelningen höra för närvarande följande befattningar, nämligen en järnvägsinspektör i lönegraden A 28, en byråingenjör i lönegraden A 21, en biträdande ingenjör med ett arvode av 9 450 kronor för år samt ett kontorsbiträde i lönegraden Eo 4.

Befattningen såsom järnvägsinspektör hålles numera vakant och uppehålles jämlikt av Kungl. Maj:t meddelat förordnande av en före detta trafikchef, som innehar ordinarie tjänst på övergångsstat hos järnvägsstyrelsen. Sedan programmet för förstatligandet av de enskilda järnvägarna blivit helt genomfört, kan det tänkas att befattningen såsom järnvägsinspektör blir obehövlig. Den torde då få indragas. Även efter denna tidpunkt lärer emellertid för framtiden komma att krävas statlig kontroll över ett antal mindre järnvägar, som icke omfattas av förstatligandet, samt över sådana spårvägar, vilka på grund av sin koncession eller eljest äro underställda väg- och vattenbyggnadsstyrelsens tillsyn och kontroll. Det kan i detta sammanhang nämnas, att järnvägsavdelningen sedan några år utövar viss säkerhetskontroll jämväl över Stockholms spårvägars innerstadsnät. — — — Den tidpunkt, då programmet för förstatligandet av de enskilda järnvägarna blivit helt genomfört, kan icke nu förutsägas. Sannolikt lärer detta dröja flera år. Såvitt de sakkunniga kunnat bedöma äro järnvägsavdelningens arbetsuppgifter ännu av den omfattning, att en personalindragning icke för närvarande kan anses påkallad.

Då järnvägsavdelningens verksamhet sakligt sett icke har något samband med luftfartsväsendet, torde denna avdelning vid en friställning av luftfartsmyndigheten böra kvarbliva hos väg- och vattenbyggnadsstyrelsen samt därvid tills vidare organiseras såsom en särskild avdelning vid sidan av byråindelningen med järnvägsinspektören såsom föredragande i styrelsen för de ärenden, som ankomma på avdelningen. Det kan nämnas att järnvägsinspektören alltsedan krigsutbrottet fullgör dylikt åliggande. Därest avdelningens verksamhet i framtiden på sätt ovan antytts skulle minskas i sådan omfattning, att en indragning av järnvägsinpektörstjänsten bleve aktuell, synas avdelningens arbetsuppgifter lämpligen kunna överflyttas på den till styrelsens vägbyrå hörande vägtrafikavdelningen, vars uppgifter delvis äro av närbesläktad natur.

Den nu verkställda utredningen rörande väg- och vattenbyggnadsstyrelsens övriga tekniska organ har icke givit de sakkunniga anledning att ändra sina uttalanden om järnvägsavdelningen och de sakkunniga anse sig därför icke nu behöva ytterligare ingå på frågan om denna avdelnings organisation.

6. Förrådsbyrån.

Förrådsbyrån svarar närmast för styrelsens upphandlingsverksamhet och förvaltningen av väg- och vattenbyggnadsväsendets förrådsfond. På byrån ankomma därvid vissa arbetsuppgifter av teknisk natur. För-

valtningen av maskinparken kräver sålunda ingenjörsutbildad arbetskraft. Vidare har byrån en bergsingenjör för vissa materialprovningar m. m. Därjämte handlägger byrån frågor angående underhåll av förråds- och garagebyggnader samt, i samråd med vägbyråns underhållsavdelning, även frågor angående om- och nybyggnad av dylika anläggningar. Förrådsbyråns arbetsuppgifter beröras av de sakkunnigas uppdrag endast i vad avser denna byggnadsverksamhet.

B. Nuvarande ordning för handläggningen av vissa anläggningsärenden.

Med hänsyn till det särskilda intresse, anläggningsverksamheten tilldrar sig vid behandlingen av de tekniska byråernas organisation, torde en närmare redogörelse få lämnas rörande nuvarande ordning för handläggningen av de i förevarande sammanhang viktigaste slagen av anläggningsärenden.

1. Väg- och gatuväsendet.

Allmän väg, vartill jämväl räknas till sådan väg ansluten brygga, bro eller färja med färjläge, är av tre slag, nämligen huvudväg, bygdeväg och ödebygdsväg. Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen bestämmer efter samråd med länsstyrelserna, vilka vägar som skola anses såsom huvudvägar; vid meningsskiljaktighet hänskjutes frågan till Kungl. Maj:ts prövning.

Bestämmelser rörande det administrativa förfaringssättet vid behandling av frågor om anläggning, omläggning eller förbättring av allmän väg äro meddelade i vägstadgan (SFS nr 437/1943).

Vad beträffar byggande av allmän väg *på landet och i städer, där kronan är väghållare,* gäller bl. a. följande.

Ansökan om anläggning, omläggning eller förbättring av väg göres hos länsstyrelsen, som verkställer utredning — genom att höra vägnämnden, andra myndigheter och trafikanter — angående vägens betydelse och angelägenhetsgrad. Ansökningen skall avslås, om länsstyrelsen finner, att vägen icke är av tillräcklig betydelse eller att företaget icke är av den angelägenhetsgrad, att medel till detsamma kunna påräknas inom de närmaste åren. Om ansökningen ej avslås, skall frågan ytterligare prövas vid uppgörandet av flerårsplan. Är det fråga om annan väg än huvudväg, prövar länsstyrelsen om arbetsplan bör omedelbart upprättas. Gäller det huvudväg, hänskjutes ärendet till väg- och vattenbyggnadsstyrelsen.

För att tjäna till ledning vid fördelningen av de medel, som beviljas för olika vägbyggnadsändamål (inklusive broar, färjor, bryggor etc.), skola för varje län i mån av behov fastställas *flerårsplaner*, nämligen

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

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

en fyraårsplan för nyanläggning av bygdevägar; samt

en fyraårsplan för nyanläggning av ödebygdsvägar.

I flerårsplan upptagas företagen efter angelägenhetsgrad. Fördelningen på olika år skall ske så, att arbetena kunna bedrivas i en ur ekonomisk synpunkt lämplig arbetstakt samt vägförvaltningens personal och maskiner effektivt utnyttjas.

Förslag till femårsplan utarbetas särskilt för varje län av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen *(vägbyråns utredningsavdelning)*. Över förslaget inhämtas yttranden från vägnämnderna, länsvägnämnden och länsstyrelsen. Sedan väg- och vattenbyggnadsstyrelsen därefter vidtagit eventuella jämkningar i förslaget, överlämnas detta jämte yttrandena till Kungl. Maj:t för prövning och fastställelse. Förslag till fyraårsplan upprättas av länsstyrelsen efter hörande av vägnämnderna och länsvägnämnden. Förslaget fastställes av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen. Om styrelsen finner jämkningar i fyraårsplan erforderliga och icke kan enas med länsstyrelsen därom, hänskjutes frågan till Kungl. Maj:ts prövning.

Enligt vägstadgan skall för i stadgan avsett vägföretag (inklusive broföretag) — efter beslut av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen beträffande huvudväg och i övrigt av länsstyrelsen — upprättas *arbetsplan*, omfattande bl. a. huvudritningar och kostnadsberäkning. Denna arbetsplan måste utarbetas med stor omsorg. Fastställandet av arbetsplanen berättigar nämligen väghållaren att med vägrätt taga i anspråk erforderlig mark för byggnadsföretaget, och i den mån i ett vägbyggnadsföretag ingår sådan anläggning, för vilken erfordras vattendomstols prövning, grundas i regel vattendomstolens beslut på de förutsättningar, som angivas i arbetsplanen.

Arbetsplan upprättas genom vägförvaltningens eller, beträffande större eller konstruktivt svårare bro- och andra konstarbeten, genom väg- och vattenbyggnadsstyrelsens *(brobyråns)* försorg.

Beträffande i arbetsplan ingående broarbete gäller för närvarande följande praxis. *Brobyrån* upprättar på grundval av uppgifter från vägförvaltningen och i samarbete med denna förslag till bro med större sammanlagd fri spännvidd än 10 meter samt till mindre broar, där fråga är om

bro med svårartad grundläggning;
breddning, förstärkning eller iståndsättning av befintlig bro;
bro för korsning mellan järnväg och väg; samt
bro, i vilken ingår rörlig brodel.

I övrigt skola förslag till broar underkastas en förberedande granskning på brobyrån, innan arbetsplanen överlämnas till länsstyrelsen för delgivningsförfarande. Utformningen av broar med högst 3 meters spännvidd samt av vägtrummor ankommer helt på vägförvaltningarna.

Även beträffande viktigare vägbyggnadsarbeten, såsom vissa vägbeläggningar samt arbeten på huvudvägsträckor, kan förberedande granskning i väg- och vattenbyggnadsstyrelsen av arbetsplanen förekomma. Denna granskning utföres därvid av *vägbyråns utredningsavdelning*, vid behov i samråd med *vägbyråns byggnadsavdelning*.

Vid upprättandet av arbetsplan skall samråd äga rum med länsstyrelsen, ordföranden i vägnämnden m. fl. Vägnämndsordföranden och vederbörande fastighetsägare skola erhålla tillfälle närvara vid terrängundersökningen. Sedan arbetsplanen är färdig, överlämnas den till länsstyrelsen. Var och en, som saken angår, får därvid tillfälle att yttra sig över förslaget. Planen överlämnas därefter med länsstyrelsens yttrande till väg- och vattenbyggnadsstyrelsen. Om väg- och vattenbyggnadsstyrelsen finner sig icke kunna fastställa av länsstyrelsen förordad arbetsplan, hänskjutes frågan till Kungl. Maj:ts prövning. Är det fråga om beläggningsarbete eller mindre omläggnings- eller förbättringsarbete, kan emellertid detta förfarande förenklas.

Granskning och fastställande av arbetsplan för vägarbete sker inom väg- och vattenbyggnadsstyrelsen på *vägbyråns utredningsavdelning*, som därvid samarbetar med *brobyrån* beträffande i planerna ingående konstarbeten och med *vägbyråns byggnadsavdelning* i den mån planen omfattar beläggning.

Sedan arbetsplan fastställts, vidtagas normalt icke några ytterligare förberedande åtgärder beträffande företaget, förrän medel till dess utförande anvisas, vilket kan dröja kortare eller längre tid. Det må emellertid framhållas att avsteg från denna ordning i mycket stor utsträckning göras för närvarande. Med hänsyn till nödvändigheten av att inför en väntad fredskris på arbetsmarknaden redan nu iordningställa en reserv av vägbyggnadsföretag, vilka vid behov omedelbart kunna igångsättas, utsträckes nämligen förberedelsearbetet beträffande de flesta vägbyggnadsföretag att omfatta jämväl renstakning samt i vissa fall även upprättande av programhandlingar och arbetsritningar till broar.

Anslagsäskandena beträffande vägbyggnadsanslagen handläggas av *vägbyråns utredningsavdelning*. Sedan riksdagen beviljat anslag, ställer Kungl. Maj:t dessa till väg- och vattenbyggnadsstyrelsens förfogande

med anmodan att inkomma med förslag till fördelning mellan länen. Styrelsen upprättar därvid genom utredningsavdelningen ett på flerårsplanerna grundat fördelningsförslag. Sedan Kungl. Maj:t fördelat anslagen mellan länen, ställer styrelsen medlen till vägförvaltningarnas förfogande att användas i huvudsaklig överensstämmelse med de fastställda flerårsplanerna.

Den närmaste åtgärden för vägförvaltningen före igångsättandet av ett vägföretag är att upprätta *renstakningshandlingar* för företaget. Dessa handlingar utgöra en komplettering av arbetsplanen med närmare beskrivning rörande företagets utförande. Renstakningshandlingarna bliva i vad avser huvudvägar och beredskapsarbeten samt även i vissa andra fall föremål för granskning i väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, närmast av *vägbyråns byggnadsavdelning* i samråd med *utredningsavdelningen.*

Byggande av väg utföres i vägförvaltningens egen regi eller på entreprenad. Är fråga om arbete, som beräknas kosta högst 20 000 kronor, avgör vägförvaltningen, om arbetet skall utföras i egen regi eller på entreprenad. I andra fall bestämmer väg- och vattenbyggnadsstyrelsen härom. Prövningen av dylika frågor sker beträffande vägar å *vägbyråns byggnadsavdelning* och beträffande broar å *brobyrån.*

Vid arbetes utförande på entreprenad upprättar vägförvaltningen erforderliga *programhandlingar* och infordrar anbud. Beträffande mycket stora broar eller broar med speciellt utförande upprättas emellertid programhandlingar samt infordras anbud genom *brobyråns* försorg. I fråga om övriga broar gäller i allmänhet att av vägförvaltning upprättade programhandlingar granskas å *brobyrån,* innan anbud infordras.

Enligt för närvarande tillämpad ordning äger vägförvaltning i regel *antaga entreprenör* för arbete, för vilket den beräknade kostnaden utgör högst 20 000 kronor. I övriga fall avgöras dylika frågor av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen efter handläggning i vad avser vägar på *vägbyråns byggnadsavdelning* och i vad avser broar på *brobyrån.* När det gäller vägbyggnad med däri ingående småbroar, avgöres entreprenadfrågan givetvis i ett sammanhang, varvid byggnadsavdelningen handhar hela ärendet och beträffande broarna samråder med brobyrån. Då fråga är om större bro med tillfartsvägar, skötes å andra sidan ärendet i sin helhet av brobyrån, som därvid samråder med *byggnadsavdelningen.*

Vägbyråns byggnadsavdelning och *brobyrån* handlägga i viss utsträckning även frågor rörande eventuella förändringar av entreprenadsumma till följd av ändrade materialpriser, arbetslöner m. m. eller på grund av ändrat utförande efter entreprenörs antagande.

För närvarande utföras broarbetena, med undantag för de allra enklaste, uteslutande genom entreprenör. I regel upprättar entreprenören härvid erforderliga *arbetsritningar,* vilka granskas av *brobyrån.*

När det gäller förstärkning, breddning eller reparation av bro samt även i vissa andra fall utför emellertid *brobyrån* arbetsritningarna.

Kontrollen över sådana vägbyggnadsarbeten, vilka utföras i vägförvaltnings regi, utövas av *vägbyråns byggnadsavdelning*. Beträffande entreprenadarbetena handhaves kontrollen av vägförvaltningarna antingen direkt genom förvaltningarnas personal eller genom särskilda kontrollanter, vilka förordnas av *byggnadsavdelningen* respektive *brobyrån*. Viss kontroll över entreprenadarbetenas utförande utövas därjämte direkt av dessa organ.

Kontroll av stål- och maskinkonstruktioners tillverkning i verkstad med därtill hörande svetsningskontroll ävensom kontroll av svetsade stålkonstruktioner på broplats samt av genom svetsning skarvade armeringsstål utövas direkt av *brobyrån*. Röntgenundersökningarna för svetsningskontrollen utföras med en transportabel anläggning. Även frågor rörande provbelastning av broar samt rörande spännings- och deformationsmätningar handläggas av brobyrån, som för ändamålet disponerar särskild instrumentutrustning.

Besiktning av slutfört arbete verkställes beträffande på entreprenad utförda vägarbeten samt mindre, fasta broar av vägförvaltningarna. Vägbyggnader utförda i vägförvaltnings regi samt större eller rörliga broar avsynas av *vägbyråns byggnadsavdelning* respektive *brobyrån*.

I *städer och stadsliknande samhällen, som själva äro väghållare,* förekomma två olika slag av trafikleder, med vilka väg- och vattenbyggnadsstyrelsen har att taga befattning, nämligen dels allmänna vägar och dels för biltrafiken viktiga gator.

Beträffande anläggning av sådan allmän väg gäller följande.

Göres hos länsstyrelsen framställning om anläggning av väg i stad,[1] ankommer det på länsstyrelsen att utreda frågan. Länsstyrelsen förfar därvid på i huvudsak samma sätt som då fråga är om väg på landet (i stället för vägnämnden höras vederbörande kommunala organ). Om ansökningen icke avslås, överlämnas ärendet till väg- och vattenbyggnadsstyrelsen för beaktande vid upprättande av fördelningsplan för tilldelning av statsbidrag åt städerna. För sådant fall, så ock där staden är beredd att utföra arbetet utan statsbidrag, förordnar länsstyrelsen tillika om upprättande av arbetsplan. I enahanda ordning behandlas frågor angående omläggning och förbättring av väg (rör det sig om beläggningsarbeten eller smärre eller brådskande omläggnings- och förbättringsarbeten, kan förfarandet förenklas). Oftast blir emellertid gången av ett byggnadsärende i praktiken något annorlunda än

[1] Vad i följande redogörelse sägs om stad gäller stad och stadsliknande samhälle, som är väghållare.

här angivits, i det att vederbörande stad först själv föranstaltar om utredning i frågan samt inhämtar upplysningar på förhand om möjligheterna att erhålla statsbidrag till arbetet m. m. Ärendet kommer i sådant fall under länsstyrelsens handläggning först, när frågan om fastställande av arbetsplan blir aktuell.

I 11 § förordningen om statsbidrag till väg- och gatuhållningen i städer och stadsliknande samhällen, som äro väghållare, (SFS nr 438/1943), stadgas bl. a. att väg- och vattenbyggnadsstyrelsen för tilldelning till städer och samhällen av statsbidrag till byggande av allmänna vägar och till anläggning av för biltrafiken viktiga gator skall efter hörande av länsstyrelserna samt vederbörande kommunala organ vart annat år fastställa *fördelningsplan* avseende de närmast följande två åren. Till grund för planen skall läggas graden av de olika företagens behövlighet för den allmänna samfärdseln. Arbetet med upprättande av fördelningsplanerna ankommer på *vägbyråns avdelning för rikets städer*. Beträffande broarbeten samråder avdelningen härvid med *brobyrån*.

Arbetsplan för vägbyggnad skall, där ej länsstyrelsen annorlunda förordnar, upprättas genom stadens försorg i enlighet med de anvisningar, som meddelas av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen. Bestämmelserna angående upprättande av arbetsplan för företag på landet skola i huvudsak tillämpas även här. Arbetsplan fastställes av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen efter granskning, som verkställes av *avdelningen för rikets städer* (beträffande bro i samråd med *brobyrån)*.

Med ledning av fördelningsplanen utarbetar *avdelningen för rikets städer* förslag till *riksdagspetita* beträffande städernas byggnadsanslag samt fördelar anvisade anslag.

Erforderliga *renstakningshandlingar* upprättas av staden och granskas å *avdelningen för rikets städer*.

Byggnadsarbetet utföres genom stadens försorg och staden äger att själv avgöra, huruvida företaget skall utföras i stadens egen regi eller på entreprenad.

Vid entreprenadarbete upprättar staden *programhandlingar, infordrar anbud* och *antager entreprenör*. Programhandlingarna granskas i väg- och vattenbyggnadsstyrelsen och valet av entreprenör skall godkännas av styrelsen. Dessa uppgifter ankomma i vad avser vägarbeten på *avdelningen för rikets städer* och i vad avser broarbeten på *brobyrån*.

Arbetsritningar till konstarbeten upprättas genom stadens försorg. Ritningarna skola granskas på *brobyrån*.

Kontrollen över utförandet handhaves av vägförvaltningarna, antingen genom förvaltningarnas personal eller genom särskilt förordnade kontrollanter. Viss kontroll utövas därjämte av *avdelningen för rikets städer* och *brobyrån*.

Besiktning av arbetena och kostnadskontroll sker vid utgången av den tvåårsperiod, fördelningsplanen omfattar, och utföres av vägförvaltningarna.

Beträffande för biltrafiken viktiga gator gäller följande.

I 17 § statsbidragsförordningen stadgas bl. a., att statsbidrag icke utgår till iordningställande eller underhåll av gata, vars iordningställande påbörjats efter den 1 januari 1944, såvida ej företaget utföres enligt av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen före arbetets påbörjande granskad och godkänd arbetsplan. Gatubyggnadsärendena handläggas i huvudsak i samma ordning som motsvarande ärenden rörande anläggning av allmän väg. Länsstyrelsernas medverkan inskränker sig dock här till det moment i handläggningen, då företagens upptagande i fördelningsplan prövas.

Vid sidan av de ordinarie vägbyggnadsanslagen för landsbygden och städerna anvisas *särskilda anslag till byggande av broar, till vägbeläggningar och till stensättningsarbeten*. Dessa anslag fördelas i annan ordning än de ordinarie vägbyggnadsanslagen. Fördelningen grundar sig här icke på flerårs- eller fördelningsplaner såsom fallet är beträffande de ordinarie anslagen utan sker på grundval av utredning, som verkställes av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen varje gång anslag anvisas. I 14 § vägstadgan meddelas härom följande bestämmelser.

Med ledning av förslag, som uppgjorts av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen efter länsvägnämndernas och länsstyrelsernas hörande, bestämmer Konungen eller, där Konungen så förordnar, väg- och vattenbyggnadsstyrelsen de i flerårsplan ej upptagna bro- och beläggningsarbeten, som skola utföras med beviljade anslag.

Brobyggnads- och stensättningsanslagen anlitas för såväl landsbygden som städerna, medan anslagen till vägbeläggningar gälla enbart landsbygden.

Förslag till riksdagspetita beträffande brobyggnadsanslag utarbetas inom väg- och vattenbyggnadsstyrelsen av *brobyrån*, som jämväl upprättar förslag till anslagets fördelning. Anslagsäskanden och fördelningsförslag beträffande vägbeläggningsanslaget och, i vad avser landsbygden, stensättningsanslaget upprättas av *vägbyråns utredningsavdelning* i samråd med beläggningsexperten på vägbyråns byggnadsavdelning. I fråga om stensättningsanslagets ianspråktagande för städerna fullgör *avdelningen för rikets städer* den funktion, som beträffande landsbygden utövas av utredningsavdelningen.

Ett värdefullt hjälpmedel vid bedömandet av brobyggnadsbehovet är den broliggare jämte det därmed sammanhängande militära broregistret, som för närvarande håller på att upprättas inom brobyrån. I broliggaren upptagas viktigare tekniska uppgifter rörande i det allmänna

vägnätet på landsbygden ingående broar med en fri spännvidd överstigande tre meter. Broliggaren ger en samlad överblick över brobeståndets standard och tjänar till ledning vid bedömandet av behovet av ombyggnader, förstärkningar och reparationer.

Frånsett ovanberörda avvikelser, behandlas de bro-, beläggnings- och stensättningsföretag, till vilka medel utgå av förenämnda särskilda anslag, huvudsakligen i samma ordning som motsvarande i flerårs- eller fördelningsplan ingående företag.

De förberedande utredningarna rörande sådana *för riksförsvaret betydelsefulla vägbyggnadsarbeten,* till vilka särskilda anslag anvisas, utföras av vederbörande militära myndigheter i samråd med vägbyråns utredningsavdelning, brobyrån och militäravdelningen inom väg- och vattenbyggnadsstyrelsen. I övrigt följa dessa företag huvudsakligen samma regler som de i flerårsplanerna upptagna företagen med undantag för att medelstilldelning och beslut om igångsättande sker i annan ordning.

Slutligen må erinras om att en stor mängd företag utföres såsom *beredskapsarbeten* till motverkande av arbetslöshet. Av naturliga skäl göra sig beträffande sådana företag i viss mån andra synpunkter gällande i fråga om principerna för medelstilldelning och igångsättande.

Genom den statliga vägorganisationens försorg utföres för närvarande ett omfattande detaljplaneringsarbete för att skapa en reserv av företag såsom sysselsättningsobjekt vid en arbetsmarknadskris. Dessa företag upptagas i en investeringsplan för vägväsendet, vilken omhänderhaves av *vägbyråns utredningsavdelning* i vad avser byggandet av allmänna vägar på landsbygden, av *brobyrån* beträffande vissa broföretag och av *avdelningen för rikets städer* i fråga om väg- och gatuarbeten i städerna. Då fråga uppkommer om igångsättande av beredskapsarbeten, samråder arbetsmarknadskommissionen med väg- och vattenbyggnadsstyrelsen om vilka i investeringsplanen upptagna företag, som böra komma i fråga. Kommissionen meddelar därefter beslut om vem som skall utföra vederbörande företag. I den mån utförandet ankommer på väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, ställer kommissionen erforderliga medel till styrelsens förfogande.

2. Hamnar och farleder.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsens verksamhet i fråga om hamnar och farleder omfattar i första hand statens fiskehamnar, statsunderstödda fiskehamnar samt handelshamnar och farleder. Närmare bestämmelser rörande dessa slag av arbeten äro meddelade i kungö-

relsen nr 328/1928 (ändrad genom kungörelsen nr 188/1935) angående statsbidrag till byggande, förbättring och underhåll av allmänna hamnar och farleder. Sedan år 1935 handhar styrelsen jämlikt kungörelsen nr 189/1935 även byggandet av sådana hamnar, bryggor och farleder, som äro avsedda att tjäna den mindre sjöfartens och motorbåtstrafikens intressen. Denna verksamhet finansieras med bidrag av automobilskattemedlen. På grund av den i samband med rådande krisförhållanden inträdda minskningen av automobilskattemedlen har anslag till här ifrågavarande verksamhet icke anvisats under de senare åren. Samtliga här avsedda ärenden handläggas av *hamnbyrån.*

Statens farleder och fiskehamnar anläggas efter beslut av Kungl. Maj:t och riksdagen i varje särskilt fall. Staten skall till dessa hamnar hava ägande- eller besittningsrätt. Deras anläggning, underhåll och drift ombesörjas av styrelsen, i den mån det icke ankommer på annan myndighet.

Till hamnbyggnader, som skola utföras såsom *statsunderstödda fiskehamnar,* kan av Kungl. Maj:t beviljas statsbidrag med högst nio tiondelar av verkliga byggnadskostnaden. Statsunderstödd fiskehamn skall utföras av styrelsen. Vid av storm eller annan naturhändelse vållad skada å sådan hamn skall iståndsättandet ske genom styrelsens försorg, och skall kostnaden härför fördelas å staten och hamnens ägare eller innehavare efter samma grund, som tillämpats beträffande anläggningskostnaden. Statsunderstödd fiskehamns underhåll i övrigt samt dess drift skola i den ordning styrelsen bestämmer ombesörjas av styrelsen eller ock av hamnens ägare eller innehavare under styrelsens kontroll med anlitande av hamnens inkomster och, i den mån de ej förslå, på bekostnad av hamnens ägare eller innehavare.

Handelshamnar och icke statliga farleder kunna av Kungl. Maj:t tilldelas statsbidrag med högst två tredjedelar av den beräknade byggnadskostnaden enligt av Kungl. Maj:t fastställd arbetsplan. Arbetet skall utföras av ägaren. Handelshamns eller farleds underhåll och drift skola under styrelsens kontroll ombesörjas av ägaren med anlitande av inflytande inkomster och, i den mån de ej förslå, på egen bekostnad.

Till byggande av *mindre hamnar och farleder* kan statsbidrag beviljas av Kungl. Maj:t med i regel högst nittio procent av den verkliga kostnaden. Arbetet ombesörjes av styrelsen, där icke i särskilda fall annorlunda bestämmes. Underhåll och drift av dylik anläggning åligger anläggningens ägare att ombesörja och bekosta, i den mån icke bidrag till underhållet beviljas eller underhållskostnaden helt bestrides med statsmedel.

De sakkunniga få härefter redogöra för den ordning, i vilken de olika företagen komma till utförande.

Beträffande byggande med statsbidrag av icke statlig hamn eller farled, som enligt ovan omförmälda bestämmelser skall utföras genom väg- och vattenbyggnadsstyrelsens försorg, gäller i huvudsak följande.

Sedan vederbörande intressenter inkommit till styrelsen med ansökan om projektering, remitteras ansökningen till länsstyrelsen, som avger yttrande i ärendet. Om vid väg- och vattenbyggnadsstyrelsens prövning ansökningen icke anses böra avslås, uppdrager hamnbyrån åt vederbörande till byrån hörande lokalförvaltning (hamnarbetsdistrikt) att hålla offentligt sammanträde med intressenterna och andra personer (t. ex. närmast platsen stationerad lotspersonal), vilka kunna förutsättas äga kännedom om på byggnadsfrågan inverkande omständigheter, samt att verkställa undersökning på platsen. Med ledning av det härvid erhållna utredningsmaterialet, som bl. a. innefattar av hamnarbetsdistriktet upprättat skissförslag till anläggningen, utarbetar hamnbyrån arbetsplan för företaget. För mindre arbeten, t. ex. reparations- och iståndsättningsarbeten, uppgöres dock arbetsplanen i regel av hamnarbetsdistriktet samt granskas av hamnbyrån. Beträffande dylika arbeten gäller dessutom att en enklare procedur tillämpas vid utredningsarbetet och prövningen av behovet. I motsats till vad fallet är beträffande exempelvis broförslag omfattar arbetsplan för sådan hamnbyggnad, vilken skall utföras genom styrelsens försorg, en mera fullständig lösning av byggnadsföretagets konstruktiva utformning. Arbetsplanen utarbetas ofta — i synnerhet när det gäller småbåts- och fiskehamnar — så, att den med endast smärre detaljkompletteringar, vilka utföras av vederbörande hamnarbetsdistrikt, kan läggas till grund för företagets utförande, och innefattar således i dylikt fall i stort sett även arbetsritningar. Då planen är färdig, översändes den till intressenterna. Sedan eventuella ändringsyrkanden behandlats, insända intressenterna ansökning om statsbidrag. Ärendet remitteras därefter för yttrande till länsstyrelsen samt om det gäller fiskehamnar jämväl till lantbruksstyrelsen, som har att uttala sig om hamnens nytta och lämpliga storlek med hänsyn till fiskets nuvarande behov och väntade utveckling. I vissa fall inhämtas även yttrande av lotsstyrelsen samt av chefen för försvarsstaben. Så snart, med hänsyn till företagets angelägenhetsgrad och tillgången på medel, frågan om dess utförande kan anses aktuell, gör väg- och vattenbyggnadsstyrelsen framställning till Kungl. Maj:t om medel till företaget. Om framställningen bifalles, upprättas kontrakt med intressenterna om villkoren för statsbidragets åtnjutande. Därefter utfärdar hamnbyrån förordnande för vederbörande hamnarbetsdistrikt att utföra företaget och upprättar, om så ej tidigare skett, erforderliga arbetsritningar. Utförandet av här avsedda företag sker praktiskt taget alltid i egen regi. Hamnbyrån utövar viss direkt kontroll och tillsyn över byggnadsverksamheten samt verkställer besiktning av företagen. Sedan

arbetet fullbordats, upprättar arbetsdistriktet ritning över anläggningen, sådan den föreligger i färdigt skick (revisionsritning).

Beträffande handelshamnar och icke statliga farleder, som med statsbidrag byggas genom intressenternas försorg, gäller följande.

Undersökning och upprättande av arbetsplan för här ifrågavarande slag av företag utföres i regel genom vederbörande intressenters försorg. Såsom villkor för statsbidrag gäller emellertid att den förrättningsman, som anlitas för nämnda arbete, skall vara av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen därtill behörigförklarad. De arbetsplaner, varom nu är fråga, utarbetas ofta icke så detaljerat som arbetsplanerna för exempelvis fiskehamnar. Arbetsplanen jämte därtill hörande redogörelse för behovet av anläggningen granskas av hamnbyrån samt återställes därefter till intressenterna. Sedan dessa inkommit med ansökan om statsbidrag, inhämtas genom väg- och vattenbyggnadsstyrelsens försorg yttranden i ärendet av länsstyrelsen och kommerskollegium samt eventuellt av lotsstyrelsen. Därefter avlåter väg- och vattenbyggnadsstyrelsen underdånig framställning om statsbidrag till företaget samt upprättar, om framställningen bifalles, kontrakt med intressenterna. Här ifrågavarande företag utföras i regel på entreprenad. Det ankommer härvid på intressenterna att upprätta erforderliga programhandlingar. Av praktiska skäl biträder dock hamnbyrån i de flesta fall intressenterna med detta arbete. Om så icke sker, skola programhandlingarna granskas av hamnbyrån. Entreprenör antages av intressenterna. Valet av entreprenör liksom också entreprenadkontraktet skall dock underställas väg- och vattenbyggnadsstyrelsen för godkännande. I den mån entreprenören upprättat arbetsritningar, skola dessa granskas av hamnbyrån. Byrån förordnar vidare kontrollant för företaget, utövar löpande kontroll genom arbetsrapporter m. m. samt förrättar avsyning.

Byggnadsarbeten för statliga farleder och fiskehamnar utföras huvudsakligen i samma ordning som motsvarande arbeten beträffande statsunderstödda fiskehamnar frånsett de avvikelser, som betingas av att anläggningarna ägas av staten. Sådana extraordinära byggnadsföretag som Falsterbokanalen utföras i särskild ordning. De sakkunniga ha icke funnit anledning att närmare ingå härpå.

Liksom fallet är inom väg- och gatuväsendet förekommer det även inom hamnbyggnadsväsendet i stor omfattning att företag utföras såsom beredskapsarbeten. För dylika företag tillämpas i stort sett samma ordning som för motsvarande ordinarie arbeten. Jämväl på förevarande område pågår för närvarande en omfattande investeringsplanläggning, vilken i fråga om fiskehamnsanläggningar ombesörjes av hamnbyrån.

3. Vattenförsörjnings- och avloppsanläggningar.

Enligt kungörelsen nr 733/1944 angående statsbidrag till anläggningar för vattenförsörjning och avlopp skall den, som önskar erhålla dylikt bidrag, till vederbörande hälsovårdsnämnd ingiva skriftlig ansökan, åtföljd av arbetsplan med kostnadsberäkning. Arbetsplanen skall upprättas genom sökandens försorg. Avsikten är emellertid att de vid vägförvaltningarna placerade distriktsingenjörerna skola i mån av tid biträda sökandena med råd och anvisningar beträffande detta arbete. Efter erforderlig utredning och besiktning skall hälsovårdsnämnden med eget yttrande insända ansökningen till länsstyrelsen i länet. Länsstyrelsen har att — efter hörande av egnahemsnämnden, förste provinsialläkaren och vägförvaltningen i länet — med eget utlåtande och förslag överlämna ärendet till väg- och vattenbyggnadsstyrelsen. Inom väg- och vattenbyggnadsstyrelsen omhändertages ärendet av *avdelningen för vattenförsörjning och avlopp.*

Vid prövning av ansökning om statsbidrag till anläggning omfattande högst tjugu bostadsfastigheter skall väg- och vattenbyggnadsstyrelsen samråda med egnahemsstyrelsen. Finna dessa styrelser, att statsbidrag till den ifrågasatta anläggningen lämpligen bör beredas enligt de grunder, som gälla för bidrag av bostadsförbättringsmedel, vilka stå till egnahemsstyrelsens förfogande, skall ansökningen överlämnas till egnahemsstyrelsen. Vid skiljaktig mening mellan styrelserna härutinnan skall frågan om ärendets handläggning hänskjutas till Kungl. Maj:ts prövning.

Statsbidrag beviljas, om ärendet icke överlämnas till egnahemsstyrelsen, av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen. Vid prövning av frågan, huruvida bidrag skall beviljas, skall hänsyn tagas till anläggningens angelägenhetsgrad. Om väg- och vattenbyggnadsstyrelsen vid statsbidragsfrågans handläggning kommer till annan uppfattning än länsstyrelsen, skall ärendet underställas Kungl. Maj:ts prövning.

Då statsbidrag beviljas, skall arbetsplan för anläggningen fastställas, varjämte erforderliga föreskrifter skola meddelas angående arbetets utförande och den tid, inom vilken arbetet skall vara fullbordat. Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen skall sluta kontrakt med bidragstagaren angående dennes skyldigheter.

Utförandet av anläggning ankommer på bidragstagaren. Styrelsen skall därvid låta övervaka utförandet. Därest sådana omständigheter föreligga, att särskilda renstakningshandlingar erfordras, torde dessa handlingar komma att granskas av distriktsingenjören, som även bör lämna anvisningar vid upprättandet av desamma. I den mån bidragstagaren anlitar entreprenör för arbetet, skall entreprenören godkännas

av styrelsen. Åtminstone när det gäller mindre företag, torde emellertid prövningen komma att överlåtas åt distriktsingenjörerna. Kontrollen över utförandet torde normalt komma att utövas genom vederbörande distriktsingenjör eller genom honom underställd särskild kontrollant. Efter framställning av bidragstagaren kan styrelsen själv ombesörja utförandet. Arbetet sker i så fall genom *hamnbyråns* försorg med anlitande av byråns distriktsorganisation.

När anläggningen blivit utförd, skall avsyning av densamma ske av sakkunnig person, som väg- och vattenbyggnadsstyrelsen därtill förordnar, exempelvis distriktsingenjör.

Styrelsen skall låta övervaka, att anläggning, till vilken statsbidrag utgått, för framtiden drives och underhålles på ett tillfredsställande sätt.

Den verksamhet, som här beskrivits, är ny och har ännu icke trätt i funktion i full utsträckning. Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen har emellertid, såsom i det föregående berörts, sedan ett flertal år handhaft en betydande anläggningsverksamhet av motsvarande slag, nämligen i fråga om sådana vatten- och avloppsledningsanläggningar, vilka utföras såsom statskommunala beredskapsarbeten. Denna verksamhet torde i fortsättningen komma att samordnas med den ovan angivna ordinarie verksamheten.

III. Principiella spörsmål beträffande byråindelningen.

Byråindelningen inom väg- och vattenbyggnadsstyrelsen är grundad på två olika huvudprinciper. Den ena av dessa principer innebär, att arbetet fördelas mellan skilda byråer efter de olika slag av arbetsobjekt, styrelsens verksamhet omfattar, såsom vägar, broar, hamnar etc. Enligt denna princip kommer varje ärende att i huvudsak från början till slut handläggas på en och samma byrå *(vertikal organisation)*. Ifrågavarande organisationstyp representeras inom styrelsen av de byråer, vilkas arbetsuppgifter äro av huvudsakligen teknisk natur, nämligen vägbyrån, brobyrån och hamnbyrån. Enligt den andra huvudprincipen sker fördelningen av arbetet efter arten av de problem, som förekomma *(horisontal organisation)*. Till denna organisationstyp höra kanslibyrån, kameralbyrån och förrådsbyrån.

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

1. tekniskt-administrativa utredningsuppgifter, där huvudvikten ligger på ett bedömande ur samhällsekonomiska, kommunikations- och driftstekniska, sociala och militära synpunkter av behovet av olika tekniska åtgärder;
2. konstruktiva uppgifter, nämligen upprättande eller granskning av ritningar till konstarbeten, såsom broar, hamnar och dylikt; samt
3. ledning och kontroll av anläggningsverksamhet och underhållsarbeten.

Om det berättigade i att såsom här skett sammanföra byggande och underhåll till en grupp kunna kanske delade meningar råda. Särskilt inom vägväsendet förekommer för närvarande en ganska utpräglad gränsdragning mellan dessa båda uppgifter. Denna gränsdragning grundar sig emellertid mera på anslagsmässiga och personalorganisatoriska

förhållanden än på bestämda olikheter i arbetets art. I båda fallen gäller det ledning och kontroll av en verksamhet, där den praktiska kunnigheten är avgörande och där medlen (arbetskraft, maskiner och material) väsentligen äro av samma art. Gränsen mellan byggande och underhåll är i tekniskt hänseende flytande; ett underhållsarbete utgör ofta en upprepning av en detalj av det föregående anläggningsarbetet.

Med utgående från den angivna tredelningen av arbetsuppgifterna kommer man på ett naturligt sätt fram till en organisationsform, som innefattar särskilda organ för var och en av dessa huvuduppgifter, alltså dels för utredning, dels för konstruktion och dels för byggande och underhåll.

Vid jämförelse med den nuvarande, huvudsakligen vertikala organisationen torde en organisation med horisontal uppdelning av arbetet erbjuda väsentligen följande *fördelar.*

Den nuvarande ordningen, enligt vilken varje ärende i tekniskt hänseende i regel genomgående behandlas på en och samma byrå, innebär en fara för att, särskilt när det gäller principiella frågor, ärendena bliva mer eller mindre ensidigt bedömda, sålunda att vissa synpunkter — praktiska, teoretiska eller administrativa — bliva dominerande på bekostnad av andra. Med en horisontal organisation minskas risken för en dylik utveckling, då ärendena i detta fall bliva föremål för självständig prövning av skilda personer i ledande ställning med olika utgångspunkter för bedömandet. Det bör vara till avgjord fördel för verksledningen att på detta sätt i ett och samma ärende kunna lita till omdömet från flera personer, vilka inför verkschefen ansvara var för sin del av ärendets sakliga prövning. Samtidigt vinnes med en horisontal organisation att de olika byråernas arbetsuppgifter sammanknytas med varandra på ett sätt, som medför en mera allmän samverkan mellan byråerna. Genom att närbesläktade tekniska arbetsuppgifter från olika verksamhetsområden samordnas, underlättas också utbytet av tekniska erfarenheter mellan dessa verksamhetsgrenar.

Vidare erhållas ökade möjligheter till en enhetlig bedömning av behovet av arbetsmaskiner, materialier, arbetare och tjänstemannapersonal inom styrelsens verksamhetsområde. Samtidigt underlättas övervakningen av att organisationen i sin helhet effektivt utnyttjas. Den horisontala organisationsformen möjliggör sålunda en mera samlad överblick över arbetsorganisationen och ett fastare grepp om densamma och ger därigenom ökade möjligheter att inom organisationens ram tillgodose växlande behov inom styrelsens mångskiftande verksamhet. Härigenom böra besparingar kunna åstadkommas såväl i fråga om arbetsledning och annan personal som beträffande maskiner och redskap. I detta hänseende kan bl. a. följande framhållas.

Maskiner, arbetsledare och specialarbetare kunna lättare dirigeras arbetsplatserna emellan, så att deras kapacitet i möjligaste mån tillgodogöres.

Utförandet av geografiskt närbelägna arbetsföretag kan lättare planeras så, att de, sammanförda till arbetskomplex, kunna bedrivas med åtminstone delvis gemensam arbetsledning, även om de tillhöra skilda verksamhetsområden, t. ex. vägarbeten gemensamt med anläggningsarbeten för vattenförsörjning och avlopp. Härvid kan samordning åvägabringas beträffande såväl tidsschemat och sättet för arbetenas utförande som dispositionen av arbetare, ledningspersonal, arbetsmaskiner m. m.

Inom de olika områdena för väg- och vattenbyggnadsstyrelsens verksamhet förekomma, såsom helt naturligt är med hänsyn till arten av styrelsens arbetsuppgifter, vissa ofta ganska betydande växlingar i arbetets omfattning. Dessa växlingar kunna vara sådana, som bero på av statsfinansiella eller andra skäl föranledda ändringar i medelstilldelningen för viss verksamhet, tillkomsten av tillfälliga uppdrag, ändringar i fråga om materialtillgång och dylikt. De kunna också vara av säsongmässig natur: medan vissa anläggningsarbeten, exempelvis vatten- och avloppsledningsarbeten, utan större olägenheter kunna bedrivas även vintertid, finnas andra, t. ex. vägarbeten, vilka ofta mindre väl lämpa sig som vinterarbeten. Den horisontala organisationsformen ger ökade möjligheter att trots sådana växlingar i arbetets omfattning inom de olika verksamhetsgrenarna begränsa variationerna i personalstyrkan utan att eftersätta ekonomiska synpunkter. Härigenom kan en större del av personalen erhålla en tryggare anställning. Detta sammanhänger därmed att vid en horisontal organisation personalen lättare kan överflyttas från ett verksamhetsområde till ett annat. I förevarande sammanhang må tillika framhållas att den horisontala organisationen gör det möjligt att med större smidighet säsongmässigt överflytta till väg- och vattenbyggnadsstyrelsens beredskapsarbeten hänvisad arbetskraft mellan olika slag av arbetsföretag, vilket är ägnat att underlätta strävandena att bereda denna arbetskraft en jämnare sysselsättning.

Genom ett sammanförande av alla de arbetsuppgifter inom väg- och vattenbyggnadsstyrelsens verksamhetsområden, vilka beröra samma slag av tekniska problem, skapas ökade möjligheter att förvärva och behålla personal med särskild begåvning och intresse för visst slag av arbetsuppgifter (tekniskt-administrativa utredningsuppgifter, konstruktionsarbeten, byggande och underhåll etc.). Vad här anförts gäller naturligtvis i särskild grad de ledande befattningarna.

Särskilt i vad avser den tekniska personalen i rekryteringsgraderna kan personalutbytet mellan de olika verksamhetsområdena väntas bliva större än vad som är fallet för närvarande. Detta torde komma att underlätta rekryteringen, i synnerhet inom de områden av styrelsens verksamhet, där befordringsutsikterna vid nuvarande organisation äro jämförelsevis mindre goda.

Vidare må framhållas att ansvaret för arbetaravtalsfrågorna vid en horisontal organisation lättare kan samlas på en hand. Härigenom skapas förutsättningar för en mera enhetlig behandling av dessa frågor.

Såsom tidigare nämnts är väg- och vattenbyggnadsstyrelsens avdelning för arbetsorganisation underställd chefen för vägbyrån. Denna avdelning är emellertid avsedd att biträda vid rationaliseringsarbetet icke blott beträffande vägunderhåll och vägbyggnad utan även i fråga om

annan underhålls- och byggnadsverksamhet inom styrelsens arbetsområde. Vid en horisontal organisation skulle avdelningen erhålla sin naturliga plats inom det byggande organet, som ju skulle syssla med allt byggande och underhåll.

Den horisontala organisationsformen ger sålunda genom sina verkningar inom den centrala och den lokala organisationen ökade förutsättningar för att skapa och vidmakthålla en byggnadsorganisation, som ehuru den dimensionerats för normala förhållanden vid behov kan i större utsträckning utnyttjas även för andra arbetsuppgifter inom väg- och vattenbyggnadsfacket än dem, som ankomma på styrelsen i dess egenskap av kommunikationstekniskt verk. Det må i detta sammanhang erinras om att styrelsen under de senare åren haft betydande arbetsuppgifter av detta slag, t. ex. utförandet av anläggningar för vattenförsörjning och avlopp, oljelagringsanläggningar och byggnadsarbeten åt försvaret. Med en dylik byggnadsorganisation, i erforderlig mån tillfälligt förstärkt, bör styrelsen därjämte bliva bättre rustad att bemästra de omfattande uppgifter i fråga om anläggningsarbeten, som kunna komma att åvila styrelsen vid en mera allmän arbetsmarknadskris.

En byråindelning enligt horisontalprincipen medför således åtskilliga fördelar av betydelse. Vissa *invändningar,* som förtjäna att övervägas, kunna emellertid också göras beträffande ifrågavarande organisationsprincip.

I det föregående har angivits att anläggningsfrågorna vid en horisontal organisation skulle bliva ur olika synpunkter ingående prövade av flera personer i ledande ställning. Det kan möjligen göras gällande, att en ökad arbetsbelastning i vissa fall härvid skulle uppkomma för vederbörande byråchefer och att detta vore en omständighet, som talade emot nämnda organisationsprincip. Häremot kan emellertid invändas, att denna belastning, i den mån den förekommer, långt ifrån är onyttig, eftersom den innefattar den synnerligen viktiga ökade expertprövning, som är ett av de främsta målen vid en organisationsändring enligt horisontalprincipen. För övrigt torde dylika befarade olägenheter komma att begränsas eller helt elimineras därigenom att de ledande tjänstemännen på grund av sin specialisering böra kunna med särskild snabbhet och säkerhet lösa på dem ankommande frågor.

Det kanske vidare skulle kunna göras gällande, att ärendena skulle fördröjas genom att de i olika stadier skulle handläggas av skilda organ. Härvid må erinras därom att de olika åtgärderna i samband med tillkomsten av en anläggning av andra skäl oftast fördela sig på en tidrymd av flera år; sedan utredningsstadiet avslutats, följer vanligen med hänsyn till medelstillgång eller dylikt ett ganska avsevärt uppehåll, innan utförandet av anläggningen blir aktuellt. Den omständigheten, att ett ärende enligt horisontalprincipen skulle på utrednings-

stadiet handläggas av en byrå och på ett senare stadium av en annan, lärer därför icke kunna verka fördröjande.

Beträffande utrednings- och konstruktionsbyråerna kan måhända göras gällande, att personalen på dessa byråer kommer att förlora kontakten med det praktiska arbetet i sådan utsträckning, att det blir till men för arbetsresultatet. Med anledning härav må erinras om det förhållandet, att personalen på väg- och vattenbyggnadsstyrelsens tekniska byråer redan nu är specialiserad på olika arbetsuppgifter, såsom upprättande eller granskning av arbetsplaner och av arbetsritningar samt ledning och kontroll av utförandet av arbeten. Även de privata entreprenadföretagen skilja mellan konstruktions- och byggnadspersonal och ha i vissa fall särskilda huvudavdelningar för dessa slag av arbetsuppgifter. Vissa entreprenörer, även sådana med mycket stor verksamhet, ha t. o. m. funnit det fördelaktigare att anlita konsulterande ingenjörer än att själva ombesörja erforderligt konstruktionsarbete. Stockholms stads gatukontor har skilda avdelningar för konstruktion och byggande; byggnadsavdelningen ombesörjer därvid utförandet både av terrasserings- och konstarbeten. Vidare må erinras om det förhållandet, att inom väg- och vattenbyggnadsbranschen finnas flera privata ingenjörsbyråer, vilka med framgång ägna sig åt konstruktions- och utredningsuppgifter utan att samtidigt bedriva anläggningsverksamhet. Det berättigade kravet på praktisk utbildning för här ifrågavarande personal inom väg- och vattenbyggnadsstyrelsen synes i allmänhet kunna tillgodoses genom att personalen före befordran till de högre byråtjänsterna får fullgöra tjänstgöring vid styrelsens lokala organ. Tillfälle bör därjämte beredas befattningshavarna att följa arbetet vid arbetsplatserna.

Den ovan lämnade redogörelsen för de fördelar och olägenheter, som äro eller kunna vara förknippade med en horisontal organisation för de tekniska arbetsuppgifterna inom väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, ger enligt de sakkunnigas mening vid handen, att avgörande skäl tala för en omorganisation av styrelsen i denna riktning. En dylik organisation med dess ökade möjligheter till samordning och central övervakning av de olika verksamhetsgrenarna synes i särskilt hög grad påkallad med hänsyn till den avsevärda utvidgning av styrelsens arbetsuppgifter, som framför allt till följd av vägförstatligandet ägt rum på senare år. Såsom i det följande närmare beröres ha de sakkunniga ansett sig böra förorda en sammanslagning av hamnbyråns distriktsorganisation med den lokala vägorganisationen. Om så sker, utgör detta ytterligare ett skäl för en motsvarande samordning av de verkställande tekniska organen inom styrelsen.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsens byggnadsverksamhet omfattar, så-

som tidigare berörts, ett flertal olika slag av arbetsobjekt, såsom vägar, broar, färjor och färjlägen, hamnar, farleder, vatten- och avloppsledningar, oljelagringsanläggningar, flygfält, husbyggnader m. m. Med hänsyn till denna mångfald av olika arbetsuppgifter uppkommer vid tillämpning av den horisontala organisationsprincipen frågan, huruvida det möjligen kan vara nödvändigt att uppdela det tekniska arbetet på flera utrednings-, konstruktions- eller byggnadsbyråer. Härvid må först framhållas att de tidigare omförmälda fördelarna med här ifrågavarande organisationsform till betydande del gå förlorade, därest de tre huvudgrupperna av arbetsuppgifter i mera avsevärd omfattning splittras i organisatoriskt hänseende. Om var och en av de tre huvudgrupperna sammanhölles inom en och samma byrå, kunde det kanske anses, att inom byråer med så många olika arbetsområden, varom det i så fall bleve fråga, svårigheter kunde uppkomma för vederbörande byråchef att i erforderlig utsträckning sätta sig in i och effektivt leda arbetet på vart och ett av dessa områden. Dylika svårigheter komma otvivelaktigt att göra sig gällande i fråga om de tekniskt-administrativa arbetsuppgifterna, vilka såsom nedan angives därför böra uppdelas på flera organ. Beträffande de konstruktiva och praktiska arbetsuppgifterna torde svårigheterna däremot snarare vara mindre vid en horisontal än vid en vertikal organisation. Det är uppenbart, att det icke är lättare att vid en vertikal organisation behärska samtliga arbetsuppgifter (utredning, konstruktion, byggande och underhåll) inom ett verksamhetsområde än att vid en horisontal organisation, där de tekniskt-administrativa uppgifterna läggas på särskilda organ, behärska antingen de konstruktiva eller de praktiska arbetsuppgifterna inom flera verksamhetsområden tillhörande samma tekniska fack. Vid en vertikal organisation kräves nämligen att vederbörande byråchef är både praktiker och teoretiker samt därjämte har läggning och intresse för administrativa uppgifter. Vid en horisontal organisation däremot gäller kravet i första hand att vederbörande är framstående expert i fråga om en enda huvudgrupp av arbetsuppgifter. Härtill kommer, att på konstruktions- eller utförandestadiet arbetsuppgifterna inom de olika verksamhetsområdena äro så nära besläktade, att det icke behöver uppväcka betänkligheter att sammanföra dem i *en* konstruktionsbyrå och *en* byggnadsbyrå. Det må också erinras om att det inom såväl statlig som kommunal och enskild verksamhet av jämförbart slag är en vanlig företeelse att ledande tekniker sysselsättas med problemkomplex av liknande eller ännu mer heterogen sammansättning än det här skulle bliva fråga om.

De sakkunniga anse alltså, att inom väg- och vattenbyggnadsstyrelsen bör inrättas en konstruktionsbyrå och en byggnadsbyrå.

Vad angår de tekniskt-administrativa arbetsuppgifterna föreligga, så-

som ovan antytts, särskilda skäl för att icke sammanföra dem till en enda byrå. De sakkunniga få härom anföra följande.

Arbetet på utredningsstadiet är, såsom tidigare nämnts, framför allt inriktat på ett bedömande ur olika samhälleliga intressesynpunkter av behovet av ifrågasatta anläggningsarbeten. Det är uppenbart, att de undersökningar och överväganden, som härvid måste ske, bliva väsentligt olikartade, beroende på om det gäller vägbyggnader eller hamnbyggnader eller vatten- och avloppsanläggningar. De utredningsresultat, som vinnas inom ett av dessa områden, kunna i allmänhet icke tillgodogöras inom de övriga områdena.

De tekniskt-administrativa frågorna äro i särskilt hög grad omdömesfrågor, där avgörandet blir mer eller mindre beroende av en sannolikhets- eller skälighetsbedömning. Det är därför av särskild vikt, att vederbörande byråchef är väl förtrogen med förhållandena inom sitt område och personligen sätter sig in i alla på ett dylikt bedömande inverkande faktorer. Redan de utredningsuppgifter, som röra väg-, gatu- och vägtrafikväsendet, utgöra maximum för vad som lämpligen bör ankomma på *en* utredningsbyrå.

Även andra skäl tala för att det tekniskt-administrativa arbetet bör uppdelas på flera byråer. Detta arbete kan väsentligen hänföras till tre huvudgrupper. Den första gruppen omfattar de frågor, som röra väg-, gatu- och vägtrafikväsendet; den andra gruppen frågor rörande hamnar och farleder samt de övriga vattenbyggnadstekniska utredningsuppgifter, som ankomma på den nuvarande hamnbyrån; den tredje gruppen utredningar rörande vatten- och avloppsledningsanläggningar.[1] Var och en av dessa tre grupper representerar viktiga samhällsintressen, vilka kräva så stort beaktande inom väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, att det är riktigast, att de personer, vilka närmast hava att i styrelsen företräda respektive intresseområden, intaga ställning såsom ledamöter i styrelsen.

Alla de skäl som här anförts tala enligt de sakunnigas mening för att tre särskilda utredningsbyråer böra inrättas, motsvarande ovanberörda tre grupper av arbetsuppgifter. Byråerna synas lämpligen kunna benämnas första, andra och tredje utredningsbyrån.

Med hänsyn till vad sålunda anförts föreslå de sakkunniga, att i stället för de nuvarande väg-, bro- och hamnbyråerna samt avdelningen för vattenförsörjning och avlopp inrättas *tre utredningsbyråer, en konstruktionsbyrå* och *en byggnadsbyrå.* På de båda senare byråerna skulle även ankomma flygplatsbyggandet och den husbyggnadsverksamhet, som nu bedrives av förrådsbyrån.

---

[1] Det kan här nämnas dels att flygplatsutredningar skola ankomma på luftfartsstyrelsen, dels att behovsprövningen beträffande oljelagringsanläggningar väsentligen utföres av andra myndigheter än väg- och vattenbyggnadsstyrelsen.

IV. De tekniska byråernas arbetsuppgifter enligt de sakkunnigas organisationsförslag.

1. Första utredningsbyrån.

Till första utredningsbyrån skulle i enlighet med de sakkunnigas förslag överflyttas i huvudsak de arbetsuppgifter, som för närvarande ankomma på utredningsavdelningen, avdelningen för rikets städer och vägtrafikavdelningen inom vägbyrån. De principer, som ligga till grund för organisationsförslaget, påkalla emellertid härvid vissa smärre jämkningar i arbetsuppgifterna. De sakkunniga få härom anföra följande.

Beträffande de broföretag, vilka utföras med anlitande av särskilda brobyggnadsanslag, gäller för närvarande, såsom framgår av redogörelsen å s. 19, att brobyrån svarar även för vissa tekniskt-administrativa uppgifter, nämligen utredning om behovet samt i samband därmed anslagsäskanden och fördelningsförslag. Motsvarande uppgifter beträffande de i flerårsplanerna ingående broföretagen sammanhållas däremot, i vad de ankomma på väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, av vägbyråns utredningsavdelning. En liknande uppdelning bör icke ifrågakomma inom den nya organisationen. Eftersom broarna ingå såsom led i respektive vägförbindelser och samma kommunikationstekniska förutsättningar således gälla såväl för bro som för anslutande väg, synes det uppenbart, att det organ inom styrelsen, som närmast skall handha prövningen av anläggningsbehovet beträffande landets vägnät, även skall svara för behovsprövningen i fråga om sådana företag, vilka utföras med anlitande av särskilda brobyggnadsanslag. Hithörande arbetsuppgifter böra därför ankomma på första utredningsbyrån.

I förevarande sammanhang uppkommer fråga om vilken byrå som skall ha hand om broliggaren (inklusive det militära broregistret). Denna liggare, vilken nu hör till brobyrån, utgör, såsom anförts å s. 19, ett värdefullt hjälpmedel, när det gäller att överblicka brobyggnadsbehovet, och kommer således att bliva av stor betydelse för första utredningsbyrån vid fullgörandet av de arbetsuppgifter, som här ovan

berörts. Arbetet med broliggarens upprättande och fortgående komplettering sammanhänger emellertid närmast med de arbetsuppgifter, som skulle ankomma på konstruktionsbyrån. Broliggaren jämte det militära broregistret bör därför omhänderhavas av konstruktionsbyrån. De sakkunniga förutsätta härvid, att konstruktionsbyrån skall biträda första utredningsbyrån med erforderlig broteknisk sakkunskap vid utredningar rörande brobyggnadsbehovet.

Såsom framgår av den å s. 17—19 lämnade redogörelsen omfatta de å avdelningen för rikets städer ankommande arbetsuppgifterna icke blott tekniskt-administrativa utredningsuppgifter utan även vissa uppgifter, som närmast höra till utförandestadiet, nämligen granskning av renstaknings- och programhandlingar, godkännande av entreprenör samt viss kontroll över utförandet av anläggningsarbeten. I enlighet med de av de sakkunniga angivna riktlinjerna för den horisontala organisationsformens tillämpning bör sistnämnda grupp av arbetsuppgifter överföras till den föreslagna byggnadsbyrån. Den redovisningskontroll, som avdelningen för rikets städer har att i samråd med kameralbyrån verkställa beträffande användningen av till städer och stadsliknande samhällen utbetalda statsbidrag, bör däremot ankomma på första utredningsbyrån. Denna byrå bör därjämte med biträde av vägförvaltningarna utöva uppsikt över underhållet av allmänna vägar och för biltrafiken viktiga gator i nyssnämnda städer och samhällen (jfr s. 43).

Vägtrafikavdelningens arbetsuppgifter böra i sin helhet överflyttas till första utredningsbyrån. Den omständigheten att somliga av dessa arbetsuppgifter, t. ex. de som röra bilbesiktningsväsendet och tillämpningen av motorfordonsförordningen, delvis äro artskilda från de övriga till nämnda byrå hänförliga uppgifterna, synes icke utgöra något avgörande skäl mot den ifrågasatta överflyttningen, i all synnerhet som något annat mera lämpligt organ inom styrelsen för här avsedda uppgifter icke står till buds. Vägtrafikavdelningens övriga arbetsuppgifter — nämligen handläggningen av frågor rörande vägmärken och säkerhetsanordningar vid plankorsning mellan järnväg och väg samt vägtrafikärenden rörande huvudleder, hjultryck och trafikinskränkningar ävensom trafikräkningar, bearbetning av uppgifter rörande trafikolyckor å vägarna m. m. — höra nära samman med de uppgifter, som skulle överflyttas till första utredningsbyrån från utredningsavdelningen och avdelningen för rikets städer, och kunna således med fördel sammanföras med dessa under gemensam ledning.

I förevarande sammanhang må erinras därom att de sakkunniga i sitt betänkande med förslag till organisation av en luftfartsstyrelse m. m. framhållit, att den till väg- och vattenbyggnadsstyrelsen hörande järnvägsavdelningens arbetsuppgifter lämpligen kunde överflyttas på vägtrafikavdelningen, därest järnvägsavdelningens verksamhet till

följd av det pågående förstatligandet av de enskilda järnvägarna skulle minskas i sådan omfattning, att en indragning av chefsbefattningen å denna avdelning bleve aktuell.

2. Andra utredningsbyrån.

Andra utredningsbyrån skall enligt de sakkunnigas organisationsförslag i första hand hava att svara för behovsutredning och planläggning beträffande statliga åtgärder i fråga om hamn- och farledsbyggandet. I byråns allmänna uppgifter bör därvid ingå att följa utvecklingen på sjöfartens och fiskerinäringens område med avseende på behovet av hamnar och farleder. Byrån bör äga en tillräckligt ingående och allsidig kännedom om förhållandena på dessa områden för att kunna på ett sakligt sätt bedöma såväl behovet i allmänhet som ock det relativa behovet på olika platser i landet. Med stöd av denna kännedom om anläggningsbehovet bör byrån upprätta och vidmakthålla erforderliga behovsplaner för hamnbyggnadsväsendet. Beträffande byggnadsföretag, vilka avses skola komma till utförande, skall byrån pröva frågan om anläggningens läge, storlek, djup samt allmänna standard i fråga om utförandet ävensom frågor rörande inseglingsrännor, kajanordningar av olika slag m. m. Byrån skall vidare i samråd med konstruktionsbyrån granska arbetsplaner för hamn- och farledsbyggnader. Därjämte skall andra utredningsbyrån utarbeta anslagsäskanden samt framställningar eller utlåtanden till Kungl. Maj:t angående statsbidrag till ifrågasatta byggnadsföretag ävensom upprätta kontrakt med vederbörande intressenter.

På andra utredningsbyrån bör vidare ankomma att handlägga frågor rörande statsbidrag till underhåll av icke statliga hamnar och farleder samt att med hjälp av styrelsens lokala organ utöva uppsikt över deras underhåll, i den mån underhållsarbetet icke utföres av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen (jfr s. 43).

Byrån skall därjämte handlägga tekniskt-administrativa ärenden rörande drift och förvaltning av hamnar och farleder. Med avseende på statens fiskehamnar och farleder omfatta dessa arbetsuppgifter i huvudsak följande slag av ärenden:

1. Taxeärenden, uthyrning av tomter, diverse av trafikanter och tomtinnehavare framförda angelägenheter m. m.
2. Hamnordningar och reglementen.
3. Ärenden rörande hamnområden.
4. Uppgiftsrapporter till sjöfartsstatistiken.

Motsvarande uppgifter beträffande statsunderstödda hamnar och farleder äro huvudsakligen följande.

1. Utlåtanden i taxeärenden, avseende statsunderstödda fiskehamnar och motorbåtshamnar samt i vissa fall handelshamnar.
2. Utlåtanden angående avgifter vid samt reglementen för allmänna kanaler och farleder.
3. Teknisk kontroll över fullgörandet av kontraktsenliga föreskrifter i vad avser förvaltningen (årsrapporter och räkenskapssammandrag, disposition av trafikinkomster).
4. Prövning av framställningar om medgivande att anlita underhållsfonder.
5. Utredningar och utlåtanden angående framställningar om avlysning av allmän farled, provisorisk avstängning, befrielse från åtagna underhållsskyldigheter m. m.
6. Diverse uppgifter till Kungl. Maj:t, lotsstyrelsen, sjökarteverket och militära myndigheter.

Till byråns arbetsuppgifter böra slutligen hänföras de speciella vattenbyggnadstekniska utredningsuppgifter, som nu ankomma på hamnbyrån. Till dessa uppgifter hör bl. a. handläggningen av frågor rörande sjöars och vattendrags tillgodogörande för sjöfart, flottning, vattenkraft eller andra liknande behov samt skyddsåtgärder mot skärningar och översvämningar av sådan omfattning och beskaffenhet, att åtgärderna med hänsyn till det allmännas intressen anses böra vidtagas på statens bekostnad. Dessa ärenden förekomma sporadiskt, i regel i form av remisser från Kungl. Maj:t eller från myndigheter. Vidare bör byrån handhava den väg- och vattenbyggnadsstyrelsen åliggande uppgiften att öva tillsyn å allmänna flottleders underhåll och nyttjande. Enligt vad de sakkunniga inhämtat förekomma även på detta område huvudsakligen endast remissärenden. Inom skogsstyrelsen pågår för närvarande arbete med revision av flottningslagstiftningen. Frågan om tillsynen över de allmänna flottlederna lärer i detta sammanhang komma att bliva föremål för överväganden. I den mån det anses erforderligt att periodiska inspektioner av de allmänna flottlederna företagas, bör detta arbete lämpligen utföras av styrelsens lokala organ. Andra utredningsbyråns befattning med hithörande uppgifter bör i första hand omfatta speciella utredningsärenden samt granskning och vidare behandling av de lokala organens inspektionsberättelser.

3. Tredje utredningsbyrån.

Tredje utredningsbyrån skall enligt de sakkunnigas förslag svara för den tekniskt-administrativa behandlingen av ärenden rörande anläggningar för vattenförsörjning och avlopp. I enlighet härmed bör på byrån ankomma i huvudsak följande uppgifter, nämligen behovsutred-

ning rörande ifrågasatta anläggningsföretag, handläggning av frågor rörande general- och regionplaner, upprättande och vidmakthållande av investeringsplan, utredningar och forskning rörande olika reningsmetoder för råvatten och avloppsvatten, uppgörande (i förekommande fall i samverkan med konstruktionsbyrån) av normalritningar, fastställande av arbetsplaner, utarbetande av anslagsäskanden, beräkning av statsbidrag samt upprättande av kontrakt med intressenter. På byrån bör vidare ankomma att genom styrelsens lokala organ övervaka, att de anläggningar, till vilka statsbidrag utgått, för framtiden drivas och underhållas på ett tillfredsställande sätt (jfr s. 43). Därjämte skall byrån liksom övriga byråer i styrelsen för sitt verksamhetsområde utarbeta erforderliga anvisningar och normer.

Såsom i det följande framhålles (s. 167) föreligger ett nära samband mellan verksamheten på förevarande område och planeringen av väg- och gatunätet, och det är därför angeläget, att ett intimt samarbete upprätthålles, såväl centralt som lokalt, med de organ, som svara för nämnda planeringsarbete. Av liknande skäl erfordras också ett nära samarbete med vederbörande stadsplanemyndigheter.

4. Konstruktionsbyrån.

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

Byrån skall närmast svara för att de konstruktiva arbetsuppgifterna vid dylika arbeten erhålla en med hänsyn till av vederbörande utredande organ angivna förutsättningar lämplig lösning ur bl. a. hållfasthets- och kostnadssynpunkter. I sådant hänseende skall byrån i den omfattning som nedan angives utarbeta eller granska förslag till konstarbeten samt upprätta eller granska arbetsritningar till dylika arbeten. Därjämte skall byrån såsom nämnts å s. 34 handhava arbetet med broliggaren och det militära broregistret samt biträda första utredningsbyrån vid utredningar rörande brobyggnadsbehovet.

Frånsett arbetet med upprättande eller granskning av arbetsritningar till konstarbeten böra de verkställande åtgärderna beträffande dylika arbeten, i den mån dessa åtgärder skola tillhöra den centrala myndighetens uppgifter, i princip ankomma på byggnadsbyrån. Vid styrelsens prövning av entreprenadanbud och antagande av entreprenör skall dock konstruktionsbyrån deltaga i beslutet. Vid avgörandet av dy-

lika frågor skall byggnadsbyrån, som bl. a. genom sin erfarenhet från byggnadsverksamheten i egen regi bör äga särskild sakkunskap i kostnadsfrågor, närmast svara för prövningen av anbudens skälighet ur kostnadssynpunkt samt i samband därmed beakta, om arbetet i stället bör utföras i egen regi. Denna byrå skall jämväl pröva de föreslagna konstruktionernas lämplighet med hänsyn till drifts- och underhållskostnaderna. Konstruktionsbyråns uppgift skall främst vara att svara för bedömningen av anbuden ur konstruktiv synpunkt.

Kontrollen över utförandet av konstarbeten bör, när det gäller arbeten, som icke utföras i egen regi, i huvudsak ankomma på styrelsens lokala organ under överinseende av byggnadsbyrån, och i vad avser arbeten i egen regi på byggnadsbyrån. Konstruktiva frågor i samband med utförandet, t. ex. frågor rörande avvikelser från de fastställda arbetsritningarna, skola dock givetvis hänskjutas till konstruktionsbyrån. Denna byrå bör därjämte ombesörja verkstadskontroll och all röntgenkontroll beträffande stålkonstruktioner ävensom utföra spännings- och deformationsmätningar.

Vad ovan anförts gäller huvudsakligen gränsdragningen mellan konstruktionsbyrån och de övriga tekniska byråerna. Därjämte torde emellertid även frågan om avgränsningen av konstruktionsbyråns arbetsuppgifter i förhållande till styrelsens lokala organ böra upptagas till behandling. I detta sammanhang uppkommer spörsmålet, huruvida en ökad decentralisering av de tekniska arbetsuppgifterna bör genomföras. Beträffande broärendena har härom i direktiven för de sakkunnigas utredning anförts följande.

> Broärendenas handläggning har hittills varit praktiskt taget helt centraliserad till styrelsen, något som varit naturligt med den lokala statliga väg-organisationens utformning före vägväsendets förstatligande. Sedan de statliga vägförvaltningarna tillkommit och i viss utsträckning utrustats med personal jämväl för projektering och byggande, torde spörsmålet om en decentralisering av broärenden av mindre omfattning från styrelsen till vägförvaltningarna böra tagas under omprövning med beaktande av de konsekvenser i avseende å personalorganisationen för styrelsen och förvaltningarna, som en sådan omläggning skulle medföra. Det vill förefalla, som om det varken ur organisatoriska eller arbetsekonomiska synpunkter skulle vara lämpligt att i fortsättningen uppehålla en så stark centralisation beträffande brobyggnadsärendenas handläggning som hittills varit fallet.

En ökad decentralisering av de tekniska arbetsuppgifterna synes även de sakkunniga av olika anledningar böra komma till stånd. Särskilt i fråga om de uppgifter, som ha direkt med utförandet av anläggningsarbeten att göra och som sålunda huvudsakligen höra till byggnadsbyråns kompetensområde, torde, om beslutanderätten i ökad utsträckning överflyttas till de lokala organen, väsentliga förenklingar

i handläggningen kunna åstadkommas utan att därigenom de lokala organens arbetsbörda ökas i större omfattning. De sakkunniga återkomma härtill vid behandlingen av byggnadsbyråns arbetsuppgifter. Beträffande konstruktionsuppgifterna äro förutsättningarna för att genomföra en mera vittgående decentralisering icke lika stora, enär dessa uppgifter i många fall kräva speciell expertis, som för vinnande av enhetlighet och större effektivitet bör sammanhållas centralt. I vissa fall föreligga dock skäl för att i ökad utsträckning inkoppla de lokala organen på de konstruktiva uppgifterna. De sakkunniga få härom anföra följande.

Arbetet med upprättandet av förslag till broar på landsbygden är, såsom framgår av redogörelsen på s. 14, för närvarande i mycket hög grad centraliserat. Brobyrån upprättar sålunda förslag till alla broar med större sammanlagd fri spännvidd än 10 meter samt till övriga broar med speciellt utförande. Det är uppenbart, att brobyråns expertis bör utnyttjas redan på arbetsplansstadiet, men de sakkunniga anse, att detta icke bör ske så, att vägförvaltningarna bliva avkopplade från frågorna om broarnas utformning. När det gäller byggande av broar i samband med vägbyggnadsarbeten, är frågan om brons läge och kostnader ofta av avgörande betydelse för vägens sträckning och höjdläge. Vägprojektören måste vid valet mellan olika vägsträckningar samtidigt kunna bedöma, vilken inverkan brofrågan har på detta val. Om teknikerna vid vägförvaltningarna icke få syssla med brofrågor, kan detta befaras leda till en viss osäkerhet vid vägprojekteringen liksom vid byggandet och vid framtida tillsyn och underhåll. De sakkunniga vilja därför förorda, att vägförvaltningarna i viss ökad utsträckning få ombesörja upprättandet av förslag till broar. Det är härvid av vikt, att konstruktionsbyrån genom anvisningar och direktiv håller vägförvaltningarna noggrant underrättade om de allmänna standardfordringar på broarna, som anses böra uppställas i olika avseenden, samt i övrigt i möjligaste mån utövar rådgivande verksamhet i hithörande frågor.

I vilken utsträckning upprättandet av arbetsplan för broarbeten bör anförtros åt vägförvaltningarna, beror på i vad mån dessa organ äga eller kunna beräknas förvärva erforderlig broteknisk sakkunskap. Den instruktionsverksamhet och handledning från konstruktionsbyråns sida, som förutsättes skola ske, bör enligt de sakkunnigas mening göra det möjligt att till vägförvaltningarna överföra arbetet med upprättande av arbetsplan för alla sådana broar, som icke kräva speciellt utförande eller som icke på grund av sin storleksordning eller av andra särskilda skäl av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen anses böra planeras av konstruktionsbyrån. En bestämd gränsdragning i fråga om storleksordningen är vansklig att göra, men man synes kunna räkna med att till en början arbetsplaner till broar med en sammanlagd fri spännvidd av upp till

30 meter i allmänhet skola kunna upprättas av vägförvaltningarna. Det övervägande antalet arbetsplaner för brobyggnader på landsbygden torde vid tillämpning av denna ordning komma att innefattas i vägförvaltningarnas arbetsuppgifter. På konstruktionsbyrån skulle alltså ankomma större broar och broar med speciellt utförande. Framdeles, när vägförvaltningarna förvärvat ytterligare erfarenhet på området, böra även större broar överlåtas till dem. Det bör ankomma på väg- och vattenbyggnadsstyrelsen att med beaktande av ovan anförda synpunkter bestämma fördelningen av hithörande arbetsuppgifter mellan konstruktionsbyrån och vägförvaltningarna. Det må i detta sammanhang nämnas, att konstruktionsbyrån genom broliggaren och genom sin kontakt med vägförvaltningarna vid tjänsteresor o. dyl. i regel har möjlighet att på ett mycket tidigt stadium i det speciella fallet bedöma om ett broförslag bör upprättas av byrån.

I arbetsplan ingående broförslag, som upprättats av vägförvaltning, skall granskas av konstruktionsbyrån. Till undvikande av att på detta stadium ändringar i arbetsplanen måste ske på grund av eventuella erinringar från konstruktionsbyråns sida, böra av vägförvaltningarna upprättade förslag till broar med större spännvidd än 3 m insändas i blyertskoncept till styrelsen för förhandsgranskning.

Förslag till bro eller annan konstbyggnad i städer och stadsliknande samhällen, vilka äro väghållare, skall granskas av konstruktionsbyrån.

Upprättandet av förslag till i allmän väg ingående färjlägen och färjor bör ankomma på konstruktionsbyrån, medan förslag till stödmurar och bryggor i allmänhet böra upprättas av vägförvaltningarna och därvid i den mån det är fråga om mera omfattande anordningar förhandsgranskas på konstruktionsbyrån.

Såsom nämnts å s. 22 bruka arbetsplanerna för sådana hamn- och farledsbyggnader, vilka utföras genom statens försorg, enligt nu tillämpad praxis ofta utarbetas mera i detalj, så att de i stort sett innefatta även arbetsritningar. Med hänsyn härtill och då det på detta område icke föreligger samma skäl för en decentralisering som beträffande broarna, torde konstruktionsbyrån, på grundval av den utredning som verkställts av andra utredningsbyrån och i samråd med denna, i regel böra ombesörja upprättandet av dessa arbetsplaner. Planläggningsarbetet bör därvid ledas av andra utredningsbyrån, under det att i arbetsplan ingående konstruktionsritning uppgöres av konstruktionsbyrån. För mindre arbeten, t. ex. reparations- och iståndsättningsarbeten, bör dock arbetsplan upprättas av vederbörande lokala organ, varvid granskning bör ske, förutom å andra utredningsbyrån, även å konstruktionsbyrån.

Arbetsplan till hamn- eller farledsbyggnad, som utföres genom

respektive intressenters försorg, skall granskas av andra utredningsbyrån och konstruktionsbyrån.

Upprättandet av arbetsplan till de konstbyggnader, som ingå i vattenförsörjnings- och avloppsanläggningar, sker i regel genom intressenternas försorg. Erforderlig granskning synes böra utföras av de lokala organen och tredje utredningsbyrån under medverkan av konstruktionsbyrån i den mån så erfordras. I synnerhet beträffande de mindre anläggningarna torde man kunna räkna med att en viss standardisering av däri ingående anordningar av konstarbetsnatur så småningom kommer att ske. Detta medför även, att arbetet med upprättande eller granskning av arbetsritningar inom förevarande verksamhetsområde i viss utsträckning kan decentraliseras till vederbörande lokala organ. I fråga om konstruktivt mera svårbedömda anordningar bör dock konstruktionsbyrån medverka.

Beträffande sådana mera sporadiskt förekommande anläggningsarbeten som husbyggnader, oljelagringsanläggningar och befästningsarbeten böra de konstruktiva arbetsuppgifterna sammanhållas inom konstruktionsbyrån.

Brobyggnaderna på landsbygden utföras för närvarande, såsom nämnts å s. 16, på entreprenad med undantag för en del av de allra enklaste broarna. Härvid upprättas i allmänhet arbetsritningarna genom entreprenörernas försorg. De sakkunniga ha funnit starka skäl tala för att i samband med den nu föreslagna omorganisationen en del av detaljkonstruktionsarbetet på brobyggnadsområdet överflyttas till väg- och vattenbyggnadsstyrelsen. Härmed kunna väsentliga fördelar vinnas. I detta hänseende må följande framhållas.

1. Arbetet med upprättandet av programhandlingar förenklas, vilket är av särskilt värde, om detta arbete i enlighet med de sakkunnigas förslag skall decentraliseras.

2. Anbud kunna i större utsträckning erhållas från entreprenörer, vilka icke själva ha erforderlig konstruktionspersonal.

3. Entreprenörerna erhålla mera exakta uppgifter om vad som avses skola utföras, vilket bör minska anledningarna till tvister och medföra, att entreprenörerna ej i samma omfattning som nu behöva göra tillägg på anbuden för oförutsedda kostnader på grund av osäkerhet vid uppskattning av arbete och materialåtgång.

4. Vid avgivande av anbud å broarbete, för vilket arbetsritningar icke upprättats i förväg, är var och en av anbudsgivarna nödsakad att till grund för sina kostnadskalkyler själv låta verkställa vissa förhandsutredningar om företagets konstruktiva utformning. Endast den av anbudsgivarna, vilkens anbud blir antaget, kan därvid direkt bereda sig ersättning för kostnaderna för ifrågavarande utredningsarbete. Man

kan emellertid utgå från att statsverket kommer att i det långa loppet helt eller delvis få bära kalkyleringskostnaderna även för de anbud, vilka icke antagas, eftersom entreprenörerna vid avgivande av anbud måste räkna med dylika kostnader icke blott för det aktuella fallet utan även för andra fall, då deras anbud icke leda till resultat. I den mån programhandlingarna även innefatta arbetsritningar, bortfaller däremot anledningen till dylika ökningar av anbudssummorna. Den ökning av väg- och vattenbyggnadsstyrelsens administrationskostnader, som förorsakas av att arbetsritningar upprättas av konstruktionsbyrån, uppväges av att entreprenörerna i sina anbud ej behöva medräkna dylika kostnader.

5. Entreprenörerna kunna snabbare igångsätta arbetena, eftersom de spara den ofta avsevärda tid, som eljest skulle åtgå för att upprätta erforderliga arbetsritningar och för att få dem granskade och godkända hos väg- och vattenbyggnadsstyrelsen. Detta bör medföra kostnadsminskningar i olika hänseenden och således även lägre anbud. Entreprenörerna kunna nämligen vid det här angivna förfarandet *dels* beställa allt erforderligt material omedelbart sedan deras anbud antagits, varigenom osäkerheten i anbudspriset på grund av växlande materialpriser till större delen bortfaller, *dels ock* säkrare beräkna den tidpunkt, då deras personal och maskiner behöva tagas i anspråk, vilket ger möjlighet att bättre utnyttja resurserna.

6. Arbetet med granskningen av entreprenörernas arbetsritningar är i ganska hög grad säsongbundet. Ritningarna inkomma nämligen i allmänhet i början av året omedelbart före den egentliga arbetssäsongens början. Granskningen måste härvid forceras, för att byggnadsarbetena skola kunna igångsättas under den varmare delen av året. Om arbetsritningarna i stället upprättas inom styrelsen, kan arbetet förberedas i god tid och fördelas mera jämnt över hela året.

7. Väg- och vattenbyggnadsstyrelsens kostnader för ritningsgranskningen, vilka utgöra en ganska stor del av totalkostnaderna för ritningsarbetet, kunna i väsentlig mån inbesparas.

Med hänsyn till vad här anförts vilja de sakkunniga förorda, att konstruktionsbyråns organisation utbygges tillräckligt, för att byrån skall kunna i lämplig utsträckning ombesörja upprättandet av arbetsritningar till broar. Det är emellertid härvid av vikt att man icke binder den tekniska utvecklingen på brobyggnadsområdet genom att sätta det enskilda initiativet ur spel. Med hänsyn härtill bör i programhandlingarna normalt föreskrivas, att anbudsgivaren äger att, om han därtill finner skäl, bjuda även på eget konstruktionsförslag. Vidare torde konstruktionsbyrån i allmänhet — frånsett broar, som avses skola utföras i egen regi — icke böra upprätta arbetsritningar till andra broar än sådana, beträffande vilka den ur tekniskt-ekonomisk syn-

punkt bästa lösningen är tämligen given. Därjämte bör byrån upprätta arbetsritningar till förstärkningar, förändringar och reparationer av befintliga broar, för att om arbetena skola utföras på entreprenad fasta anbud med skäliga priser skola kunna erhållas.

För närvarande upprättas, såsom tidigare nämnts, arbetsritningar till broar med mindre sammanlagd fri spännvidd än 3 meter i allmänhet av vägförvaltningarna. Enligt de sakkunnigas mening bör det beträffande dessa småbroar vara möjligt att för de flesta förekommande fall utarbeta standardritningar, vilket bör ankomma på konstruktionsbyrån. I den mån individuella arbetsritningar erfordras, bör arbetet härmed lämpligen koncentreras till konstruktionsbyrån, eftersom denna byrå med sin mera rutinerade personal lättare än vägförvaltningarna kan utföra dylikt arbete. På samma sätt bör förfaras med större vägtrummor av armerad betong, stödmurar m. m.

Med den omfattning av arbetsuppgifterna, som här angivits, torde konstruktionsbyrån komma att bliva det statliga organ, som har det mångsidigaste verksamhetsfältet för konstruktionsarbeten inom väg- och vattenbyggnadsfacket. Med hänsyn härtill bör byråns organisation utformas så, att byrån kan verksamt bidraga till den tekniska utvecklingen. Angeläget är därför att byrån genom litteraturstudier, studieresor m. m. noga följer den tekniska utvecklingen på byråns olika verksamhetsområden inom såväl Sverige som andra länder. De erfarenheter, som vinnas inom byråns arbetsfält, böra på effektivaste sätt tillgodogöras för vetenskapliga ändamål och normgivande verksamhet.

5. Byggnadsbyrån.

Byggnadsbyrån skall med biträde av väg- och vattenbyggnadsstyrelsens lokala organ *dels* utöva ledningen av alla anläggningsarbeten, som utföras genom styrelsens försorg, samt av vägunderhållet på landet och — i den mån sådant arbete ombesörjes av styrelsen — underhållet av hamnar och farleder, *dels ock* utöva tillsyn och kontroll över sådana anläggningsarbeten, vilka under styrelsens överinseende skola utföras genom försorg av kommuner eller enskilda. Den på styrelsen ankommande övervakningen av underhållsarbeten, vilka icke utföras genom styrelsens försorg — d. v. s. underhållet i städer och stadsliknande samhällen, som äro väghållare, av allmänna vägar och för biltrafiken viktiga gator, ävensom underhållet av statsunderstödda hamnar och farleder, allmänna flottleder samt med statsbidrag utförda vattenförsörj-

nings- och avloppsanläggningar — avses såsom tidigare angivits skola utövas av styrelsens lokala organ under överinseende av respektive utredningsbyråer. Anledningen härtill är närmast den, att ifrågavarande övervakning mera är en tekniskt-administrativ kontroll av arbetets resultat än en kontroll av sättet för arbetets utförande. Likaså bör den väg- och vattenbyggnadsstyrelsen åliggande kontrollen av anläggningsarbeten och underhåll å enskilda järnvägar och vissa spårvägar handhavas av järnvägsavdelningen, i mån av behov i samarbete med byggnadsbyrån och konstruktionsbyrån.

I den mån för vägförvaltningarnas verksamhet på den enskilda väghållningens område krävas anvisningar eller direktiv rörande det praktiska utförandet av byggnads- och underhållsarbeten, bör detta ankomma på byggnadsbyrån.

Vid vägväsendets förstatligande erhöll väg- och vattenbyggnadsstyrelsen genom inrättandet av vägförvaltningarna en förhållandevis väl utbyggd lokal organisation för de till vägväsendet hörande arbetsuppgifterna. Med avseende på de ledande befattningarna måste vägförvaltningarnas kapacitet redan nu anses avpassad för ett jämförelsevis stort mått av självständig verksamhet. Det bör därför vara möjligt att, sedan vägförvaltningarna vunnit tillräcklig förtrogenhet med principerna för verksamhetens bedrivande, giva dessa organ ökade befogenheter på vägväsendets område, särskilt i verkställighetsfrågor. En dylik utvidgning av beslutanderätten torde i allmänhet icke komma att innebära någon ökning av vägförvaltningarnas arbetsbörda utan i många fall snarare medföra arbetsbesparande förenklingar. Genom decentraliseringen skulle vinnas den betydelsefulla fördelen, att styrelsen och därvid framför allt byggnadsbyrån bleve befriad från en mängd detaljfrågor, som eljest, särskilt vid en expansion av byggnads- och underhållsarbetet, kunde komma att tynga det centrala arbetet i en sådan omfattning, att huvuduppgifterna, nämligen planläggningen och ledningen av arbetet i stort, bleve lidande.

Därest, såsom de sakkunniga i det följande föreslå, de lokala hamnarbetsorganen och distriktsorganisationen för vattenförsörjnings- och avloppsanläggningar inordnas i vägförvaltningarna, bör även på ifrågavarande områden en decentralisering kunna genomföras.

Utförandet av underhållsarbeten och av byggnadsföretag i egen regi skötes redan nu jämförelsevis självständigt av vederbörande lokala organ. De centrala uppgifter inom den blivande byggnadsbyråns kompetensområde, vilka synas böra komma i fråga för överflyttning från väg- och vattenbyggnadsstyrelsen till vägförvaltningarna, hänföra sig också huvudsakligen till utförandet av byggnadsarbeten på entreprenad. De

sakkunniga vilja beträffande dylika arbeten föreslå, att vägförvaltningarna i allmänhet få ombesörja upprättandet av programhandlingar och infordrandet av anbud ävensom antaga entreprenör. Härvid böra dock vägförvaltningarna, när det gäller konstarbeten, hänskjuta valet av entreprenör till styrelsen, därest anbud inkommit, som grundar sig på en annan konstruktiv utformning än som avses i det till programhandlingarna hörande, av konstruktionsbyrån upprättade eller granskade förslaget. Vidare bör anbudsförfarandet i sin helhet ombesörjas centralt i fråga om företag, vilka på grund av storlek, speciellt utförande eller andra liknande skäl anses kräva särskild uppmärksamhet från styrelsens sida. Fördelningen av här ifrågavarande arbetsuppgifter mellan styrelsen och vägförvaltningarna kan, allt efter omständigheterna, ske antingen genom generella föreskrifter eller genom direktiv i det speciella fallet. Byggnadsbyrån och konstruktionsbyrån böra genom skriftliga eller muntliga anvisningar lämna vägförvaltningarna erforderlig handledning på förevarande område, och vägförvaltningarna böra äga att hänskjuta entreprenadfrågor, som de finna svårbedömda, till styrelsens prövning.

Beträffande byggnadsföretag, för vilket vägförvaltning äger antaga entreprenör, synes det naturligt att även avgörandet, huruvida företaget skall utföras på entreprenad eller i egen regi, ankommer på vägförvaltningen, i den mån styrelsen icke av särskilda skäl meddelat föreskrift i frågan. Den centrala övervakningen över att byggnadsverksamheten fördelar sig på ett lämpligt sätt mellan arbeten i egen regi och arbeten på entreprenad bör i främsta rummet utövas så, att byggnadsbyrån vid sina inspektioner ägnar uppmärksamhet åt hithörande spörsmål och under hand eller på annat sätt lämnar vägförvaltningarna anvisningar.

Det nu förekommande, i huvudsak efter vägförstatligandet införda systemet med central granskning av renstakningshandlingar till vägföretag bör upphöra, eftersom vägförvaltningarna måste anses äga tillräcklig kompetens för dessa uppgifter och en decentralisering kan beräknas medföra avsevärda fördelar i fråga om snabbhet i ärendenas behandling m. m.

Godkännandet av entreprenör för sådana vattenförsörjnings- och avloppsanläggningar, vilka utföras genom intressenternas försorg, synes när det gäller smärre anläggningar lämpligen kunna överlåtas till vägförvaltningarna.

Den löpande kontrollen av byggnadsarbeten, vilka icke utföras i styrelsens regi, bör genomgående ankomma på vägförvaltningarna samt utövas av förvaltningarnas personal eller av särskilt förordnade kontrollanter.

För exceptionellt stora byggnadsföretag, vilka skulle medföra en alltför stor arbetsbelastning på vägförvaltningarna, bör kunna anordnas särskild arbetsledning eller kontroll, sorterande direkt under byggnadsbyrån.

Enligt de sakkunnigas förslag skulle byggnadsbyråns uppgifter omfatta i huvudsak följande, nämligen

att i samverkan med de övriga statliga och andra institutioner, som bedriva forsknings- eller undersökningsverksamhet på det väg- och vattenbyggnadstekniska området, pröva eller utprova nya arbetsmetoder, nya typer av arbetsmaskiner, redskap och verktyg ävensom nya slag av material samt bringa de rön, som därvid kunna göras, till de lokala organens kännedom;

att beträffande byggnads- och underhållsverksamheten svara för den centrala prövningen av behovet av tjänstemanna- och arbetarpersonal, maskiner, materialier samt garage-, förråds- och andra byggnader samt övervaka att resurserna disponeras på ett ändamålsenligt sätt;

att beträffande vägunderhållet på landet svara för den centrala kontrollen och avvägningen av underhållets standard samt i samband därmed utarbeta förslag till anslagsäskanden, upprätta vägunderhållsstater och handlägga andra frågor rörande medelsfördelning;

att övervaka att en lämplig avvägning upprätthålles mellan arbeten i egen regi och på entreprenad;

att handlägga entreprenadfrågor beträffande sådana genom styrelsens försorg bedrivna byggnadsarbeten, vilka på grund av sin storlek eller av andra skäl anses kräva särskild uppmärksamhet från styrelsens sida;

att beträffande styrelsen underställda byggnadsarbeten, vilka utföras genom försorg av kommuner eller enskilda, handlägga frågor om godkännande av entreprenör och andra därmed sammanhängande frågor, i den mån prövningen icke överlåtes till vägförvaltningarna;

att vid behov biträda de övriga tekniska byråerna i frågor, i vilka byggnadsbyrån äger speciell sakkunskap, t. ex. beträffande i arbetsplan ingående kostnadsberäkningar och angående beräkning av kostnaderna för underhållet i städer och stadsliknande samhällen, som äro väghållare, av allmänna vägar och för biltrafiken viktiga gator;

att lämna vägförvaltningarna anvisningar och direktiv rörande arbetenas utförande;

att utöva tillsyn i tekniskt och ekonomiskt hänseende över arbeten, som utföras i egen regi, samt, i den mån så befinnes påkallat, verkställa avsyning av byggnadsarbeten av hithörande slag;

att hava överinseendet över kontrollen av byggnadsarbeten, vilka icke utföras i egen regi, samt verkställa avsyning av större sådana arbeten;

att i samarbete med kanslibyrån handlägga arbetaravtalsfrågor;
att bedriva arbetsstudieverksamhet;
att handlägga frågor angående utbildning av arbetslednings- och kontrollantpersonal; samt
att utöva rådgivande och kontrollerande verksamhet beträffande marklösenfrågor.

De sakkunniga få i förevarande sammanhang till behandling upptaga frågan om fördelningen av vissa anläggningsarbeten mellan egen regi och entreprenad. Denna fråga har berörts i utredningsdirektiven, varvid departementschefen anfört bl. a. följande.

Anläggningsarbetena utföras delvis i egen regi och delvis på entreprenad. Entreprenadförfarandet torde vara regel inom brobyråns arbetsfält. Hamnbyråns statliga arbeten utföras däremot i allmänhet i styrelsens egen regi. Inom järnvägs- och luftfartsbyrån förekomma såväl arbeten i egen regi som arbeten på entreprenad. En fördelning av anläggningsarbetena mellan företag i egen regi och företag på entreprenad torde ur olika synpunkter vara lämplig beträffande här avsedda områden. Denna fråga bör upptagas till skärskådande under beaktande av de synpunkter i fråga om samspelet mellan styrelsen och lokala instanser, som i det föregående berörts.

I anslutning till detta uttalande få de sakkunniga anföra följande.

Före vägväsendets förstatligande utfördes väg- och brobyggnadsarbetena på landsbygden huvudsakligen genom vägdistriktens försorg. Det var därvid naturligt, att entreprenadsystemet kom till stor användning med hänsyn bl. a. därtill, att — särskilt vad angår brobyggnadsarbetena — vägdistrikten var för sig icke ägde tillräckliga förutsättningar att anordna den speciella tekniska organisation, som erfordras för att bedriva dylika arbeten i egen regi. Även nu utföras vägbyggnadsarbeten såväl i egen regi som på entreprenad, varvid fördelningen sker med hänsyn till de ekonomiska och arbetsmarknadspolitiska förutsättningar, som i varje särskilt fall föreligga. De sakkunniga förutsätta, att någon ändring icke kommer att ske härutinnan. Vad beträffar brobyggnadsarbetena har efter vägförstatligandet frågan om utförande av dylika arbeten i egen regi kommit i ett annat läge. En organisation för broarbeten i egen regi skulle nu få ett verksamhetsområde, som omspänner hela landet, och en jämförelsevis stor sådan organisation skulle erfordras, om brobyggnadsarbetena fördelades mellan egen regi och entreprenad t. ex. i samma proportion, som tillämpas beträffande vägbyggnadsarbetena. Med hänsyn till erfarenheterna från den byggnadsverksamhet i egen regi, som bedrives såväl inom styrelsens övriga verksamhetsområden som av andra statliga verk, exempelvis statens vattenfallsverk och byggnadsstyrelsen, synes det antagligt,

att en statlig brobyggnadsverksamhet i väg- och vattenbyggnadsstyrelsens regi åtminstone intill en viss gräns skulle kunna visa sig ekonomiskt fördelaktig. Avgörande för de sakkunnigas ställningstagande till förevarande fråga är framför allt den synpunkten, att styrelsen bör äga möjlighet att genom arbeten i egen regi kontrollera prisutvecklingen beträffande entreprenadarbetena. Om brobyggnadsarbetena till viss del bedrivas i egen regi, kan nämligen styrelsen med den erfarenhet, som vinnes vid denna verksamhet, säkrare bedöma skäligheten av entreprenörernas anbud och kan för den händelse skäliga anbud icke erhållas å ett arbete själv taga hand om utförandet. Å andra sidan bör åtminstone tillsvidare egen-regiverksamheten i princip begränsas till vad som erfordras för att tillgodose kontrollsynpunkten. Att låta verksamheten få en sådan omfattning, att den tekniska utvecklingen på brobyggnadsområdet bleve helt beroende av den statliga verksamheten, vore knappast lyckligt och skulle i varje fall kräva en jämförelsevis stor apparat för att tillgodose kraven på de statliga organens funktionsduglighet. För att tillgodose önskemålet om en statlig kontroll över entreprenadpriserna torde det vara tillräckligt, att den fasta organisationen för arbeten i egen regi dimensioneras för en verksamhet uppskattningsvis motsvarande cirka 15 % av kostnaderna för den normala brobyggnadsverksamheten på landsbygden.

I förevarande sammanhang må slutligen framhållas att såväl personaluppsättningen som den maskinella utrustningen för brobyggnadsarbeten i egen regi kan, om så befinnes påkallat, utnyttjas jämväl för andra slag av anläggningsarbeten.

Under åberopande av vad här anförts vilja de sakkunniga föreslå, att vid avvägningen av den statliga vägorganisationen hänsyn tages till att den skall ombesörja utförandet av brobyggnadsarbeten i egen regi i den omfattning, som ovan angivits. Såsom framgår av följande avsnitt avse de sakkunniga, att en del av styrelsens hamnbyggnadspersonal skall kunna överflyttas till ifrågavarande broarbeten.

De statliga fiskehamnsbyggnaderna utfördes ursprungligen på entreprenad. Efter endast en kort tids erfarenhet av detta system påyrkade emellertid väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, att arbetena skulle utföras i egen regi. En av styrelsens huvudanmärkningar mot entreprenadsystemet var, såsom anförts av vederbörande departementschef vid anmälan av frågan i statsverkspropositionen till 1916 års riksdag (IX huvudtiteln, punkt 59), »att entreprenörerna kunna befaras på grund av otillräckliga resurser icke vara i tillfälle att skaffa sig så god och effektiv arbetsmateriel, att de kunna inom avtalad tid utföra dessa arbeten, som äro både stora och åtminstone vid vissa skeden av desamma ganska riskabla, särskilt genom faran för stormskador». Vidare hade styrelsen framhållit såsom för landet ofördelaktigt, att entreprenörerna utgjorts av utlän-

ningar. Riksdagen gjorde följande uttalande i frågan (riksdagens skrivelse 1916:64).

I anledning av departementschefens till statsrådsprotokollet gjorda yttrande, huruvida det hittills vid hamnbyggnaderna i fråga använda entreprenadsystemet fortfarande bör bibehållas eller staten själv övertaga nämnda arbeten, vill riksdagen uttala, att riksdagen med hänsyn till de av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen framhållna högst betänkliga hinder för hamnbyggnadsarbetenas rationella och snabba bedrivande, som enligt vad i ärendet upplysts redan mött vid de under arbete varande hamnanläggningarna på grund av arbetenas handhavande genom enskilda entreprenörer, finner ifrågavarande fiskehamnsbyggnader böra, därest icke på grund av alldeles särskilda omständigheter kan anses lämpligt tillgripa entreprenadsystemet, utföras direkt av staten genom väg- och vattenbyggnadsstyrelsen. Ett ytterligare skäl för denna anordning torde på sätt departementschefen även framhållit vara att enligt riksdagens förut fattade beslut hamnbyggnaderna skola i mån som desamma fullbordas till underhåll övertagas av staten.

Detta uttalande synes ha varit normgivande för utförandet icke blott av de statliga fiskehamnarna utan även av flertalet andra slag av anläggningar, som byggts genom hamnbyråns (hamnavdelningens) försorg. Anläggningarna utföras sålunda i egen regi, i regel utan att man genom föregående anbudsinfordran förskaffat sig kännedom om till vilket pris arbetena skulle kunna utföras på entreprenad.

De svenska byggnadsentreprenörernas resurser i fråga om utförande av hamnarbeten ha utvecklats betydligt under de snart trettio år, som förflutit sedan ovan återgivna riksdagsuttalande gjordes. Under denna tid ha åtskilliga stora hamnarbeten i landet utförts på entreprenad, framför allt handelshamnar, vilka som tidigare nämnts vanligen icke byggas av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen utan genom vederbörande kommuns eller annan samfällighets försorg. Enligt de sakkunnigas mening finns det numera knappast några skäl för att utesluta det i fråga om vägar och broar så ofta anlitade entreprenadsystemet, när det gäller styrelsens hamnbyggnadsarbeten. Det bör i varje fall vara av stort värde för styrelsen att genom anlitande av detta system få jämförelsepunkter för bedömande av effektiviteten av verksamheten i styrelsens egen regi. Likaså är det uppenbarligen ett viktigt statsintresse, att entreprenörer anlitas i den mån arbetena härigenom kunna bliva förbilligade.

Om hamnbyggnadsarbetena till viss del utföras på entreprenad, kan den byggnadspersonal, som därvid frigöres, komma till användning vid utförandet av broar eller andra arbeten i egen regi.

I fråga om anläggningar för vattenförsörjning och avlopp torde de tekniskt-ekonomiska förutsättningarna för att utföra dylika anläggningar på entreprenad vara lika stora som i fråga om vägar och flygfält. Det synes därför lämpligt, att entreprenadsystemet tillämpas av styrelsen även på förevarande område.

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

V. Förslag rörande väg- och vattenbyggnadsstyrelsens personalorganisation.

A. Allmänna synpunkter.

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

De sakkunniga anse sig så mycket mera kunna betona den här fram-

hävda överensstämmelsen mellan väg- och vattenbyggnadsstyrelsen och de affärsdrivande verken som en del av dessa har en mer eller mindre utpräglad monopolställning, varigenom de affärsmässiga försäljningsproblemen avsevärt förenklas och knappast få någon dominerande plats bland arbetsuppgifterna.

Med avseende på verksamhetens omfattning är väg- och vattenbyggnadsstyrelsen vida större än något av de till den allmänna civilförvaltningen hörande verken och står i detta hänseende i klass med de större affärsdrivande verken. Underhålls- och driftkostnaderna för väg- och vattenbyggnadsväsendet uppgå för närvarande till cirka 75 miljoner kronor per år och torde, när fredsmässiga förhållanden åter inträda, komma att stiga till väsentligt högre belopp. Härtill komma byggnadskostnaderna för ordinarie och extraordinära arbeten med mycket betydande belopp. Till omfattningen torde styrelsens byggnadsverksamhet vara den största inom statsförvaltningen. Byggnadsverksamheten med ordinarie anslagsmedel är till följd av tidsläget fortfarande mycket starkt begränsad. Man får emellertid räkna med en avsevärd utvidgning av denna verksamhet, så snart fredsmässiga förhållanden åter inträda. Icke minst inom vägväsendet har stagnationen av byggnadsverksamheten under krigsåren medfört ett ackumulerat byggnadsbehov, som behöver tillgodoses så fort sig göra låter. Tjänstemannapersonalen omfattar för närvarande, inklusive tillfällig personal, ungefär 2 000 personer och arbetarpersonalen genomsnittligt omkring 17 000 man. Vid normal omfattning av väghållningsarbetet torde man kunna räkna med att arbetarstyrkan kommer att uppgå till mer än 20 000 man.

Framför allt efter vägväsendets förstatligande har väg- och vattenbyggnadsstyrelsen fått en alltmera framträdande roll såsom ett verkställande organ för den statliga arbetslöshetspolitiken. Inom styrelsens verksamhetsområde finnes nämligen en praktiskt taget outtömlig reserv av arbetsobjekt av ur samhällssynpunkt jämförelsevis stor angelägenhetsgrad. Beträffande flertalet slag av styrelsens anläggningsarbeten gäller också att kostnaderna till relativt stor del utgöras av arbetslöner och att arbetena i regel äro av den art, att det är möjligt att i väsentlig mån utnyttja icke yrkesvan arbetskraft.

Mer än hälften av kostnaderna för de statliga, kommunala och statsunderstödda byggnads- och anläggningsarbeten, som av investeringsutredningen föreslagits ingå i den s. k. allmänna investeringsreserven för budgetåret 1945/46, hänför sig till väg- och vattenbyggnadsstyrelsens verksamhetsområde. Arbetena förutsättas, därest reserven tages i anspråk, till huvudsaklig del komma att utföras genom väg- och vattenbyggnadsstyrelsens försorg eller under dess kontroll. Till närmare belysande härav meddelas följande sifferuppgifter, sammanställda på grundval av beräkningar, som framlagts i investeringsutredningens

betänkande med förslag till investeringsreserv för budgetåret 1945/46 av statliga, kommunala och statsunderstödda anläggningsarbeten (SOU 1945:12).

Investeringsområde	Allmän investeringsreserv 1945/1946 kronor	Beräknat eller uppskattat antal dagsverken		
		I egentligt anläggningsarbete		I industriarbete
		Grovarbetare	Yrkesarbetare	
1	2	3	4	5
Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen:				
Vägbyggnader m. m. ..	231 650 000	6 550 000	900 000	—
Civila flygplatser	10 000 000	230 000	20 000	—
Handelshamnar och farleder	30 986 200	400 000	130 000	—
Fiskehamnar	8 951 500	225 000	75 000	—
Vatten- och avloppsledningar	61 800 000	2 000 000	200 000	100 000
Summa för väg- och vattenbyggnadsstyrelsen ..	343 387 700	9 405 000	1 325 000	100 000
Övriga verk:				
Postverket	9 470 000	35 000	95 000	8 500
Telegrafverket	33 165 000	258 000	350 000	160 000
Statens järnvägar	153 245 000	4 091 700	372 300	1 282 500
Statens vattenfallsverk	19 400 000	140 000	135 000	12 000
Försvarsväsendet	34 928 000	360 000	300 000	—
Lotsverket	1 600 000	16 000	28 000	1 500
Byggnadsstyrelsen	31 534 100	117 000	375 000	—
Summa för övriga verk	283 342 100	5 017 700	1 655 300	1 464 500

Utöver den allmänna reserven har investeringsutredningen beräknat en grovarbetsreserv, inrymmande företag, vilka varken äro i större grad materialkrävande eller i avsevärd utsträckning förutsätta yrkeskunnighet hos arbetskraften, och avsedd främst för det fall att i den allmänna reserven ingående företag icke kunna bedrivas på grund av materialbrist. Även de i grovarbetsreserven ingående objekten hänföra sig väsentligen till väg- och vattenbyggnadsstyrelsens ämbetsområde. Den för budgetåret 1945/46 beräknade grovarbetsreserven slutar på en kostnadssumma av 240 606 000 kronor, varav 185 000 000 kronor beräknas ankomma på väg- och vattenbyggnadsstyrelsen och resten på försvarsväsendet.

Det är uppenbart att den effektivisering av den statliga arbetslöshetspolitiken, som nu eftersträvas, till sitt resultat är i hög grad beroende av i vad mån de för detta ändamål anlitade statliga organen förmå fylla sin uppgift. Särskilt stora krav ställas härvid på väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, som skall svara för den ojämförligt största delen av de planerade åtgärdernas genomförande. En sådan uppgift ställer mycket stora anspråk på verksledningen i fråga om handlingskraft, organisationsförmåga och ledaregenskaper i övrigt. Även om farhågorna för en svårartad fredskris på arbetsmarknaden icke skulle komma att besannas, är det dock ur ren beredskapssynpunkt nödvändigt, att verksledningen äger tillräcklig kapacitet för att bemästra en dylik situation, eftersom man måste vara beredd på att framdeles liksom tidigare ekonomiska depressionsperioder kunna komma att inträffa även utan samband med krigsslutet och att dessa komma att ställa styrelsen inför uppgifter av liknande omfattning.

Slutligen vilja de sakkunniga här också erinra om det förhållandet, att de uppgifter, som ankomma på väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, till större delen avse statliga funktioner av fundamental betydelse för samhällslivet. Det gäller en verksamhet, som ständigt är föremål för allmänhetens direkta och livliga intresse och på vilken därvid stora och mångskiftande anspråk ställas. Det måste med hänsyn härtill anses vara av särskild vikt, att styrelsen erhåller en personalorganisation, vilken såväl kvalitativt som kvantitativt fullt svarar mot de berättigade krav, som kunna ställas på densamma.

De sakkunniga ha vid utformningen av sitt förslag till personalorganisation för väg- och vattenbyggnadsstyrelsen ansett de synpunkter, som här ovan anförts, icke kunna frånkännas stor betydelse.

B. Generaldirektörens löneställning. Inrättande av en souschefsbefattning.

Vid den granskning av väg- och vattenbyggnadsstyrelsens arbetsuppgifter och organisation, som de sakkunniga företagit i samband med fullgörandet av sitt uppdrag, ha de sakkunniga funnit frågan om en förbättrad löneställning för ämbetsverkets chef samt om inrättande av en souschefsbefattning böra i förevarande sammanhang upptagas till prövning.

Generaldirektörens nuvarande löneställning bestämdes i samband med genomförandet av vägväsendets förstatligande.

Vägförstatligandekommittén framhöll i sitt betänkande (SOU 1941:12), att den ökade arbetsbörda och det ökade ansvar, som efter ett

förstatligande av vägväsendet skulle komma att åvila generaldirektören, borde komma till synes i lönehänseende. Kommittén föreslog därför, att generaldirektörsbefattningen, som då var placerad i lönegraden C 12, skulle uppflyttas i lönegraden C 15.

Statskontoret uttalade härom, att ämbetsverket ansåge, att med hänsyn till den lättnad i arbetsbördan, som inrättandet av den föreslagna överdirektörstjänsten borde medföra, tillräckliga skäl icke förelåge för att höja generaldirektörsbefattningen i lönegradshänseende.

Allmänna lönenämnden anförde i sitt yttrande:

> De sakkunnigas förslag innebär, att generaldirektörsämbetet uppflyttas till lönegraden C 15 eller samma lönegrad, i vilken chefen för telegrafverket är inplacerad. Även om den tilltänkta utvidgningen av väg- och vattenbyggnadsstyrelsens organisation torde motivera en förhöjd löneställning för generaldirektören, vill det dock förefalla lönenämnden, att den föreslagna lönegradsplaceringen är väl hög. Lönenämnden finner sig fördenskull icke kunna förorda, att generaldirektörsämbetet upptages i högre lönegrad än C 14.

I anslutning till allmänna lönenämndens yttrande upptogo *1942 års vägsakkunniga* i sitt betänkande (SOU 1943:1) generaldirektörsbefattningen i lönegraden C 14.

Detta förslag föranledde i de avgivna yttrandena erinran endast från *statskontoret*, som uttalade, att ämbetsverket alltjämt måste ställa sig tveksamt till en ändring av den då gällande placeringen i lönegraden C 12. Skulle en höjning företagas, syntes dock icke böra ifrågakomma att tillämpa högre lönegrad än den för chefen för postverket gällande eller C 13.

I propositionen nr 224/1943 framhöll *departementschefen*, att en förhöjd löneställning för generaldirektören syntes vara motiverad på grund av den avsevärt utvidgade organisation, som väg- och vattenbyggnadsstyrelsen efter förstatligandet komme att erhålla. Departementschefen ansåg sig böra biträda de vägsakkunnigas förslag, att befattningen inplacerades i lönegraden C 14.

Riksdagen beslöt, att generaldirektörsbefattningen skulle placeras i lönegraden C 13, och uttalade härom:

> Ehuru en större arbetsbörda och ett ökat ansvar onekligen komma att åvila generaldirektören efter vägväsendets förstatligande, har riksdagen emellertid ansett, att — åtminstone i avvaktan på några års erfarenheter — en något lägre lönegradsplacering för generaldirektörsbefattningen än den föreslagna kan vara tillfyllest. Riksdagen har därvid ansett viss betydelse böra tillmätas det förhållandet, att såsom chef för vägbyrån avsetts en högt kvalificerad befattningshavare, placerad i lönegraden C 9, å vilken skall ankomma att ensam fatta beslut i ett betydande antal ärenden. I anslutning till vad statskontoret uttalat har riksdagen beslutat, att befattningen såsom generaldirektör skall placeras i lönegraden C 13.

Även frågan om inrättande av en souschefsbefattning diskuterades i samband med behandlingen av frågan om vägväsendets förstatligande, ehuru mera i förbigående.

Vägförstatligandekommittén anförde i souschefsfrågan följande (SOU 1941:12).

Inom de sakkunniga har även framförts den tanken, att de olika sektionerna inom vägbyrån skulle utgöra självständiga byråer, vilkas chefer skulle vara ledamöter med föredragningsskyldighet i styrelsen, samt att till biträde åt generaldirektören skulle inrättas en särskild befattning såsom souschef i detta ords vedertagna bemärkelse. Denne skulle sålunda stå utom och över byråorganisationen. Åt souschefen skulle av generaldirektören bland annat kunna uppdragas att i styrelsen avgöra visst ärende, vissa grupper av ärenden eller under viss tid alla till en avdelning hörande ärenden. Vad som särskilt talar för detta alternativ är, att en souschef skulle av generaldirektören kunna vid behov utnyttjas för uppgifter inom samtliga byråer och avdelningar. Då emellertid biträde åt generaldirektören huvudsakligen behöves för koordination av arbetet inom vägväsendets område, och då ett sammanhållande av hithörande ärenden inom en byrå utgör en garanti för att handläggningen av desamma sker med minsta omgång och tidsutdräkt, har den av de sakkunniga föreslagna anordningen ansetts lämpligare. Det föreslagna arrangemanget skulle bliva av stor betydelse särskilt vid utformandet av den nya organisationen. Framdeles kan det måhända visa sig ändamålsenligare att ha en souschef, som står utanför och över byråorganisationen.

Statskontoret förordade i anslutning till det av vägförstatligandekommittén framlagda förslaget en sådan organisation att överdirektören bleve en ovan byråindelningen verkande souschef, vilket självfallet icke borde hindra, att hans verksamhet huvudsakligen inriktades på samma uppgifter, som de sakkunniga avsett (i huvudsak de uppgifter, som ankomma på chefen för den nuvarande vägbyrån).

Även *väg- och vattenbyggnadsstyrelsen* fann starka skäl tala för systemet med överdirektör och souschef. Härvid vore, framhöll styrelsen, särskilt att beakta, att hamnbyråns samt järnvägs- och luftfartsbyråns intressen måste anses kräva, att generaldirektörens ställföreträdare icke komme att stå främmande för dessa byråers uppgifter, något som tydligen kunde befaras, därest ställföreträdaren i första hand eller uteslutande vore vägman.

Vid anmälan av denna fråga i propositionen nr 122/1942 (s. 106) anslöt sig fördragande *departementschefen* till den av vägförstatligandekommittén föreslagna anordningen.

Vad beträffar generaldirektörens löneställning vilja de sakkunniga för sin del framhålla följande.

Under Allmänna synpunkter (s. 51—54) ha de sakkunniga beträffande väg- och vattenbyggnadsstyrelsens nuvarande och framtida ar-

betsuppgifter redogjort för vissa omständigheter av betydelse, när det gäller att bedöma frågan om löneläget för styrelsens ledande befattningshavare. Vad därvid anförts ådagalägger enligt de sakkunnigas mening icke minst nödvändigheten av en omprövning av generaldirektörens löneställning.

Utövandet av ledningen av den omfattande och mångskiftande verksamhet, som ankommer på väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, ställer stora krav på verkschefen i fråga om handlingskraft, administrativ blick och ekonomisk omdömesförmåga. Härtill kommer att han måste äga gedigna teoretiska och praktiska kunskaper på det tekniska området för att kunna i erforderlig mån sätta sig in i alla de ofta svårbedömda tekniska frågor, som skola avgöras av honom. Personer med här avsedda kvalifikationer äro i hög grad eftersökta från de enskilda företagens sida och kunna i enskild tjänst eller vid privat verksamhet uppnå betydligt större inkomster än de löner, som här kunna sättas i fråga.

Sedan det definitiva beslutet om vägförstatligandet fattades vid 1943 års riksdag, ha på väg- och vattenbyggnadsstyrelsen lagts ytterligare arbetsuppgifter, delvis av stor betydelse. Först må i detta sammanhang erinras därom att styrelsen fått att ombesörja den nya statsbidragsverksamheten beträffande anläggningar för vattenförsörjning och avlopp. Denna verksamhet lärer sannolikt med tiden komma att utvecklas till en arbetsuppgift av mycket stor omfattning och torde komma att kräva verkschefens medverkan i betydande utsträckning. En annan, delvis ny uppgift för väg- och vattenbyggnadsstyrelsen är den tidigare berörda funktion, som styrelsen fått att fylla såsom ett verkställande organ för den statliga arbetslöshetspolitiken. Såsom framgår av vad därom nämnts medför denna uppgift ett avsevärt ökat ansvar för verkschefen.

Å andra sidan skulle man kunna invända, att generaldirektörens arbetsbörda minskats i samband med inrättandet den 1 juli 1945 av luftfartsstyrelsen. Med anledning härav vilja de sakkunniga framhålla, att generaldirektören alltsedan krigsutbrottet år 1939 icke haft att taga befattning med de på väg- och vattenbyggnadsstyrelsen i egenskap av luftfartsmyndighet ankommande ärendena och att inrättandet av luftfartsstyrelsen alltså icke inneburit, att han genom denna åtgärd erhållit någon nämnvärd lättnad i sin arbetsbörda.

Omfattningen av ett ämbetsverks arbete, mätt t. ex. efter antalet anställda eller efter den ekonomiska omslutningen, utgör givetvis icke någon fullt tillförlitlig grund för bedömande av de krav, som måste ställas på verkschefen. I ett verk, där arbetet visserligen är av stor omfattning men i väsentlig mån av rutinmässig art, kunna de verkligt betydelsefulla och ansvarskrävande uppgifterna vara av så pass begränsad omfattning, att verkschefen har tid att i avsevärd utsträckning deltaga i handläggningen även av sådana ärenden, vilkas avgörande utan större

olägenhet skulle kunna överlåtas till underordnade. Väg- och vattenbyggnadsstyrelsens arbetsuppgifter äro såsom tidigare anförts mycket omfattande men också synnerligen mångskiftande och beröra eft flertal olika verksamhetsområden; inom vart och ett av dessa områden har styrelsen att ständigt träffa avgöranden av stor räckvidd och betydelse för såväl statsverket som enskilda. Härtill kommer att denna splittring av verksamheten i och för sig ställer särskilda krav på den högsta verksledningen, bl. a. i fråga om samordnandet av de olika verksamhetsgrenarna. De uppgifter, som på grund av sin art och betydelse under alla förhållanden måste ankomma på verkschefen, äro inom väg- och vattenbyggnadsstyrelsen av den omfattning, att de kräva dennes odelade uppmärksamhet. Därest, såsom de sakkunniga i det följande föreslå, en souschefsbefattning inrättas hos styrelsen, kan detta icke från generaldirektören avbörda någon del av de åligganden, som här åsyftas; en souschef synes erforderlig just för att generaldirektören skall kunna få möjlighet att i nödig utsträckning ägna sig åt sina mest krävande och ansvarsfyllda uppgifter.

Med hänsyn till vad här anförts finna de sakkunniga generaldirektörens löneställning alltför låg. Det framstår enligt de sakkunnigas mening såsom en angelägenhet av stor vikt, att löneförmånerna å generaldirektörsbefattningen tillmätas så, att befattningen städse kan hållas besatt med en verkligt dugande kraft. Vid övervägande av förevarande fråga ha de sakkunniga funnit skäl kunna anföras för en placering i lönegraden C 16 eller samma lönegrad, som gäller för cheferna för domänverket och statens vattenfallsverk samt även för chefen för krigsmaterielverket. I avvaktan på ytterligare erfarenhet om verkets arbetsuppgifter ha de sakkunniga emellertid stannat för att för väg- och vattenbyggnadsstyrelsens chef föreslå lönegraden C 15. Denne skulle därvid i lönehänseende bliva jämställd med, bland andra, ordföranden och chefen för statens organisationsnämnd och chefen för försvarets fabriksstyrelse.

De sakkunniga föreslå alltså, att generaldirektörsbefattningen i väg- och vattenbyggnadsstyrelsen nu uppflyttas till lönegraden C 15, innebärande en ökning av årslönen från 22 000 kronor till 26 000 kronor.

De sakkunniga övergå härefter till frågan om inrättande av en souschefsbefattning hos väg- och vattenbyggnadsstyrelsen.

På den högsta ledningen inom väg- och vattenbyggnadsstyrelsen ligger, såsom framgår av det ovan anförda, ett stort och omfattande ansvar för de samhällsviktiga uppgifter, som ankomma på styrelsen. På grund av den avsevärda omfattningen av styrelsens arbetsuppgifter har ärendenas avgörande i förhållandevis stor utsträckning måst överlåtas till byråcheferna. En sådan ordning är också inom vissa gränser

önskvärd, ty på den högsta verksledningen böra, såsom redan framhållits, såvitt möjligt icke läggas andra uppgifter än sådana, som på grund av sin betydelse påkalla handläggning i denna ordning. Hit hör bl. a. att uppdraga principiella riktlinjer för verksamheten, att dirigera och samordna de olika byråernas arbete samt att avgöra sådana mellan byråerna uppkommande frågor, där olika meningar råda. Det bör ock framhållas, att verkschefens uppgift såsom sammanhållande och ledande kraft blir större, allteftersom nya arbetsområden läggas under ämbetsverket. Den del av väg- och vattenbyggnadsstyrelsens verksamhet, som i särskilt hög grad kräver verkschefens uppmärksamhet, är de tekniskt-administrativa uppgifterna, alltså väsentligen de åtgärder, som hänföra sig till planläggningen av verksamheten. Framför allt inom detta område träda de samhällsekonomiska, budgetära och principiella tekniskt-ekonomiska frågorna i förgrunden. Om möjlighet bereddes verkschefen att i större utsträckning än hittills ägna sig åt dessa uppgifter, skulle detta otvivelaktigt innebära en betydelsefull effektivisering av styrelsens organisation.

De arbetsuppgifter, som numera ankomma på verkschefen, äro huvudsakligen av sådan natur, att de endast i jämförelsevis få fall kunna eller böra delegeras till befattningshavare i byråchefs ställning. Med den arbetsbörda, som skulle komma att vila på byråcheferna vid genomförande av den föreslagna omorganisationen, torde det heller icke vara möjligt att delegera alltför mycket till dessa. Ett mycket stort antal ärenden måste därför även i fortsättningen avgöras i en instans över byråcheferna. Härvid kunna nämnas bl. a. följande grupper av ärenden, nämligen

frågor, som föranleda skrivelse till Kungl. Maj:t eller departementschef,

frågor rörande arbetsordningen för styrelsen eller dess lokala förvaltningar,

andra viktigare spörsmål rörande verksamhetens planläggning och ledning,

normalbestämmelser och andra allmänna föreskrifter av större betydelse,

viktigare förvaltningsakter, som direkt beröra enskilda lokala intressen, t. ex. fastställande av arbetsplan för väg, förändring av enskild väg till allmän, indragning av allmän väg och dylikt,

fastställande av flerårs- och fördelningsplaner, medelsfördelning samt tilldelning av statsbidrag,

överenskommelser i ekonomiska frågor med andra statliga myndigheter,

viktigare spörsmål rörande tolkning av författning,

allmänna löne- och anställningsvillkor för tjänstemanna- och arbetarpersonalen,
tillsättande av vissa befattningar,
disciplinmål samt
viktigare upphandlingsärenden.

Åtskilliga av de slag av ärenden, som här angivits, förekomma mycket ofta. Som exempel kan nämnas att antalet skrivelser till Kungl. Maj:t och till departementschef under budgetåret 1944/45 uppgått till genomsnittligt 3 à 4 per dag. Antalet beslut om fastställande av arbetsplan för väg var under nämnda budgetår exceptionellt lågt (endast 15 st.), vilket delvis berodde på att byggnadsanslagen under de senare åren varit knappa men framför allt på att länsstyrelserna, som före den 1 januari 1944 meddelade beslut i hithörande ämne, omedelbart före nämnda tidpunkt avverkade ett mycket stort antal sådana frågor. Under sista kvartalet 1943 fastställdes sålunda icke mindre än 338 arbetsplaner. Mycket snart torde denna grupp av ärenden komma att uppvisa en avsevärd ökning. Antalet beslut i frågor rörande förändring av enskild väg till allmän och indragning av allmän väg uppgick under budgetåret 1944/45 till sammanlagt 82. Även beträffande dylika ärenden synes en viss forcering av handläggningen ha ägt rum omedelbart före vägförstatligandet. De under budgetåret 1944/45 förekommande ärendena rörande upphandling av gods, vilka på grund av sin storleksordning avgjordes av generaldirektören, uppgingo till 421. Härtill kom ett stort antal entreprenadärenden.

Redan under nuvarande förhållanden kan verkschefens arbetsbörda endast med stor svårighet bemästras av en person. Inför den utveckling av styrelsens arbetsuppgifter, som kan förutses, nödgas man räkna med att de uppgifter, som måste ankomma på den högsta verksledningen därför att de icke lämpligen kunna delegeras till byråcheferna, komma att utgöra en alltför stor börda för en enda person. Härvid måste också beaktas att verkschefen på grund av arbetets natur måste företaga tjänsteresor i stor utsträckning. Man får räkna med att han på grund av sådana resor samt semester och annan ledighet är frånvarande från verket sammanlagt minst fyra månader om året.

För närvarande fungerar chefen för vägbyrån — överdirektören — såsom ställföreträdare för generaldirektören, och generaldirektörens frånvaro under cirka en tredjedel av året medför alltså, att överdirektören till sin arbetsbörda såsom chef för den stora vägbyrån får lägga en hel del av generaldirektörens uppgifter. De olägenheter, som härigenom uppkommit, kunna icke beräknas bliva mindre, om den av de sakkunniga föreslagna byråindelningen genomföres. Därest i den föreslagna organisationen någon av byråcheferna skulle utses till generaldirektörens ställföreträdare, förefaller det med hänsyn till

den mängd ärenden, som även vid denna organisationsform på grund av sin natur måste avgöras i styrelsen, sannolikt, att vederbörande byråchef i längden bleve nödsakad att vid fullgörandet av ifrågavarande uppdrag i viss mån släppa den direkta ledningen av sin egen byrå. Tages härjämte i beräkning att vederbörande byråchef på grund av tjänsteresor, semester och dylikt själv är frånvarande från verket under kanske fyra månader av året, är det uppenbart, att han skulle få ganska ringa tid över för ledningen av byråarbetet. Hans speciella sakkunskap skulle därvid icke komma till avsedd nytta och byråns effektivitet kunde komma att minskas. Slutligen bör beaktas att en byråchef icke kan förutsättas äga den överblick över verksamheten i dess helhet, som generaldirektörens ställföreträdare bör besitta.

De sakkunniga ha, såväl med hänsyn till omfattningen av generaldirektörens arbetsuppgifter som i betraktande av att ställföreträdarfrågan påkallar en mera rationell lösning, funnit att inrättandet av en souschefsbefattning hos väg- och vattenbyggnadsstyrelsen är nödvändigt, om verket skall få den kapacitet, som erfordras redan för normala förhållanden och än mera för de exceptionella förhållanden, som kunna inträda till följd av arbetsmarknadskriser eller andra särskilda omständigheter. Om en sådan befattning inrättas, bör det ankomma på generaldirektören att bestämma om fördelningen av arbetsuppgifterna mellan honom och souschefen. Vid sitt övervägande av denna fråga ha de sakkunniga för sin del funnit sannolikt, att till souschefen skulle kunna överflyttas i första hand avgörandet i en hel del verkställighetsfrågor, som annars skulle åvila generaldirektören, t. ex. entreprenadfrågor, frågor om upphandling av gods, vissa personalärenden m. m. Därjämte skulle på souschefen lämpligen kunna läggas ledningen av det löpande arbetet med kollektivavtalsfrågorna, därvid souschefen på byggnadsbyråns eller kanslibyråns föredragning skulle avgöra dylika frågor med undantag för de allra största.

På grund av vad ovan anförts få de sakkunniga föreslå, att i väg- och vattenbyggnadsstyrelsen inrättas en befattning såsom *överdirektör och souschef*. Liknande befattningar finnas för närvarande inrättade vid vattenfallsstyrelsen och domänstyrelsen och äro placerade i lönegraden C 13 respektive C 11. Den för väg- och vattenbyggnadsstyrelsen föreslagna tjänsten anse de sakkunniga böra placeras i lönegraden C 11 och tillsättas med förordnande för sex år.

C. De tekniska byråchefsbefattningarna.

I enlighet med 1942 års vägsakkunnigas förslag placerades flera av de chefsbefattningar, som inrättades vid väg- och vattenbyggnadsstyrelsen och vägförvaltningarna i samband med vägväsendets förstatligande, i

lönegrader tillhörande löneplan C av civila avlöningsreglementet. Till denna löneplan hänfördes sålunda chefen för vägbyrån (överdirektör i C 9), chefen för förrådsbyrån (förrådsdirektör i C 6), chefen för vägbyråns byggnadsavdelning (byggnadschef i C 6), chefen för vägbyråns underhållsavdelning (väginspektör för underhållet i C 6) samt de 24 vägdirektörerna (22 i C 6 och 2 i C 5). Jämväl befattningen såsom chef för vägbyråns utredningsavdelning, vilken befattning i de vägsakkunnigas förslag upptagits i lönegraden A 30 såsom förste byrådirektör, hänfördes till ovannämnda löneplan och placerades därvid i lönegraden C 5 med benämningen byrådirektör.

Från och med budgetåret 1945/46 finnes ytterligare en byrådirektörstjänst i lönegraden C 5 hos styrelsen, nämligen befattningen såsom chef för den till vägbyrån hörande avdelningen för arbetsorganisation.

De anställningsvillkor, som gälla för befattning i löneplan C, innebära bl. a., att vederbörande befattningshavares förordnande kan begränsas till viss tidsperiod samt att befattningshavaren omedelbart kommer i åtnjutande av större löneförmåner än de, som äro förenade med jämförlig lönegrad i löneplan A. Löneplan C torde främst tillämpas i sådana fall, då det är av särskild vikt, att möjlighet till eventuellt personbyte å befattningen hålles öppen, och då det ur rekryteringssynpunkt är önskvärt att omedelbart kunna erbjuda förmånligare lönevillkor än enligt löneplan A.

Dessa skäl för inplacering i lönegrad tillhörande löneplan C gälla även beträffande de tekniska byråchefsbefattningarna i den av de sakkunniga föreslagna organisationen.

I fråga om cheferna för byggnadsbyrån och konstruktionsbyrån är det av särskild vikt för organisationens effektivitet att dessa betydelsefulla poster besättas med högt kvalificerade personer. Av befattningshavarna i fråga måste krävas icke blott ingående teknisk kunskap och erfarenhet inom respektive byråers verksamhetsområden utan även stor ekonomisk omdömesförmåga, initiativkraft och framstående ledaregenskaper. Chefen för byggnadsbyrån skall äga noggrann kännedom om hur de olika slagen av arbeten lämpligast utföras och ha öppen blick för den tekniska utvecklingen och de möjligheter till rationaliseringsåtgärder som finnas. Han skall därjämte kunna organisera stora arbeten och samordna de olika verksamhetsgrenarna inom byrån samt vara skickad att förhandla i avtalsfrågor och vid andra ekonomiska uppgörelser. Konstruktionsbyråns chef skall behärska såväl den teoretiska som den praktiska sidan av de konstruktionsproblem, som förekomma inom byrån. Han skall därjämte ha förmåga att följa och främja det tekniska utvecklingsarbetet och tillgodogöra dess resultat för byråns arbete.

De angivna kvalifikationskraven påkalla, att befattningshavarna

tillsättas med förordnande för viss tid. De sakkunniga finna det likaledes uppenbart, att man för de båda här angivna befattningarna måste räkna med löner, som ligga över den vanliga byråchefsgraden inom C-löneplanen (C 6), för att väg- och vattenbyggnadsstyrelsen skall ha någon utsikt att i konkurrensen med enskilda företag och kommunala myndigheter förvärva och behålla befattningshavare med erforderliga kvalifikationer.

Vad beträffar byggnadsbyråns chef är det svårt att finna några direkta jämförelsepunkter inom statsförvaltningen till ledning vid avvägningen av dennes löneställning. Vattenfallsstyrelsens vattenbyggnadstekniska byrå, vars chef är placerad i lönegraden C 10, är en kombinerad konstruktions- och byggnadsbyrå och är således icke direkt jämförlig med här ifrågavarande byrå. Byggnadsstyrelsens byggnadsbyrå företer vissa likheter med den föreslagna byggnadsbyrån hos väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, men dess verksamhet är av betydligt mindre omfattning och mera homogen och har bl. a. icke någon motsvarighet till de stora underhållstekniska uppgifter med därtill hörande arbetaravtalsfrågor, som skulle ankomma på väg- och vattenbyggnadsstyrelsens byggnadsbyrå. Chefen för nyssnämnda byrå i byggnadsstyrelsen är placerad i lönegraden C 8. Med hänsyn till vad ovan anförts om de stora och betydelsefulla uppgifter, som skulle ankomma på chefen för den planerade byggnadsbyrån inom väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, föreslå de sakkunniga, att denne hänföres till lönegraden C 9. Befattningen synes lämpligen böra erhålla benämningen överingenjör.

Vad angår lönegradsplaceringen för konstruktionsbyråns chef må följande framhållas. I utredningsdirektiven har uppdrag meddelats åt de sakkunniga att till prövning upptaga frågan om löneställningen för cheferna för väg- och vattenbyggnadsstyrelsens brobyrå, hamnbyrå samt järnvägs- och luftfartsbyrå mot bakgrunden av de resultat med avseende å personalorganisationen m. m., till vilka utredningen i övrigt kunde leda. I samband härmed erinras i direktiven om att spörsmålet om förbättrad löneställning för ifrågavarande befattningshavare berörts i samband med förarbetena till en revision av avlöningsreglementets tjänsteförteckning beträffande byråchefs- m. fl. tjänster, som avsetts komma till stånd men ännu icke genomförts. I nämnda förarbeten föreslogs bl. a. att chefen för väg- och vattenbyggnadsstyrelsens brobyrå skulle hänföras till lönegraden C 7. Eftersom större delen av de arbetsuppgifter, som nu ankomma på brobyrån, i den nya organisationen skulle överflyttas till konstruktionsbyrån, kan man alltså i här angivna förhållanden finna en viss ledning för bedömandet av frågan om löneställningen för konstruktionsbyråns chef. Med utgångspunkt från de tjänsteförteckningssakkunnigas förslag beträffande brobyråchefens lönegradsplacering och i betraktande av att ledningen av konstruktions-

byrån blir en betydligt större uppgift än chefskapet för brobyrån vilja de sakkunniga föreslå, att chefen för konstruktionsbyrån placeras i lönegraden C 8 med benämningen överingenjör.

Avgörande skäl tala enligt de sakkunnigas mening för att även byråchefsbefattningarna på de tre utredningsbyråerna hänföras till löneplan C. Av vikt är framför allt att dessa byråchefer äga den uppslagsrikedom och vidsynthet, som i så särskilt hög grad erfordras vid planläggningen av styrelsens omfattande och komplicerade verksamhet. Av vederbörande byråchefer kräves sålunda icke blott att de skola kunna handlägga sina uppgifter på ett sätt, som tillgodoser de tekniska fackmannasynpunkterna, utan även och i främsta rummet att de i sin verksamhet ha öppen blick för de samhällsekonomiska sammanhangen. För att väg- och vattenbyggnadsstyrelsen skall kunna upprätthålla en ledande ställning inom sina verksamhetsområden, är det uppenbarligen av stor betydelse, att byråchefsbefattningarna på utredningsbyråerna städse äro tillsatta med personer, vilka fylla de speciella krav, som ovan angivits.

De sakkunniga anse, att löneställningen för byråcheferna å utredningsbyråerna bör avvägas så, att befattningarna icke få karaktären av sluttjänster. En viss omsättning på dessa poster synes nämligen önskvärd, för att verksamheten skall erhålla den förnyelse i fråga om uppslag och tillämpning av praktisk erfarenhet, som är erforderlig. På grund härav och med hänsyn till att de sakkunniga i det följande föreslå, att vissa vägdirektörsbefattningar uppflyttas i lönegraden C 7, vilja de sakkunniga förorda, att byråcheferna å de tre utredningsbyråerna placeras i byråchefsgraden C 6.

I enlighet med vad sålunda anförts skulle vid genomförandet av de sakkunnigas organisationsförslag inrättas följande tekniska byråchefsbefattningar hos väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, nämligen *dels* tre byråchefsbefattningar i lönegraden C 6, avsedda för var och en av de tre utredningsbyråerna, *dels* en överingenjörsbefattning i lönegraden C 8 för konstruktionsbyrån, *dels ock* en överingenjörsbefattning i lönegraden C 9 för byggnadsbyrån. Samtliga befattningar böra tillsättas med förordnande för sex år.

D. Anställningsform och löneställning för personalen på de tekniska byråerna.

I likhet med vad fallet var vid järnvägs- och luftfartsbyrån utgöres personalen å brobyrån och hamnbyrån till övervägande delen av tillfälligt anställda, arvodesavlönade befattningshavare; avdelningen för vattenförsörjning och avlopp omfattar uteslutande sådan personal. En

av de sakkunnigas huvuduppgifter är att verkställa en översyn av styrelsens personalorganisation i berörda hänseende. I utredningsdirektiven har departementschefen härom anfört bl. a. följande.

Vid anmälan av organisationsfrågan* (propositionen 1943: 224) omnämnde jag, att väg- och vattenbyggnadsstyrelsen framlagt vissa förslag till ändrad personalorganisation även beträffande de byråer — nämligen brobyrån, hamnbyrån samt järnvägs- och luftfartsbyrån — vilka icke direkt påverkades av vägväsendets förstatligande. Dessa förslag avsågo, förutom löneställningen för byråernas chefer, bland annat uppflyttning i lönegrad av vissa befattningar samt inrättande av vissa nya ordinarie och extra ordinarie tjänster i syfte att skänka erforderlig stadga åt personalorganisationen å dessa byråer, vilka hittills i stor utsträckning arbetat med tillfälligt anställd och arvodesavlönad personal. I anledning av dessa förslag yttrade jag bland annat, att skäl onekligen förelåge för att helt eller delvis tillmötesgå flertalet av desamma. Särskilt gällde detta de förslag, som avsåge att till pensionsberättigande tjänster överflytta arvodesbefattningar av mera permanent karaktär. Jag underströk i detta sammanhang, att ett mycket ogynnsamt förhållande rådde mellan å ena sidan antalet ordinarie och extra ordinarie tjänster och å andra sidan antalet arvodesbefattningar. Såsom otillfredsställande betecknade jag ock det förhållandet, att avlöningskostnader i stor omfattning bestredes av byggnadsanslag och andra för sakliga kostnader avsedda medel. I rådande statsfinansiella läge fann jag mig dock icke kunna till bifall förorda något av de föreliggande förslagen. Jag förutskickade emellertid, att jag hade för avsikt att framdeles vid lämplig tidpunkt förorda en allmän översyn av väg- och vattenbyggnadsstyrelsens personalorganisation även i de delar, som icke direkt sammanhängde med vägväsendets förstatligande.

I skrivelse den 31 december 1943 med riksdagspetita för budgetåret 1944/45 har väg- och vattenbyggnadsstyrelsen ingått på frågan om utredning rörande organisationen av hamn-, bro- samt järnvägs- och luftfartsbyråerna. Med erinran, att styrelsen tidigare vid upprepade tillfällen påtalat de otillfredsställande förhållanden, som rådde beträffande organisationen av ifrågavarande tre byråer och de till vissa av dem hörande lokalförvaltningarna, har styrelsen därvid framhållit, att det med hänsyn till de lösliga anställningsförhållandena för en väsentlig del av byråernas personal vore förenat med stora svårigheter att förvärva erforderligt kvalificerad personal och ännu svårare att behålla dugliga befattningshavare. Olägenheterna gjorde sig ytterligare kännbara, sedan till följd av vägväsendets förstatligande övriga delar av styrelsen ävensom vägförvaltningarna erhållit ett relativt stort antal nya befattningar. Med hänvisning till vad jag i frågan yttrade vid avlåtandet av förenämnda proposition till 1943 års riksdag har styrelsen nu hemställt, att en prövning av här avsedda spörsmål genom särskilda sakkunniga måtte komma till stånd så skyndsamt, att förslag i ärendet kunde framläggas till 1945 års riksdag.

En översyn av väg- och vattenbyggnadsstyrelsens personalorganisation i de delar, som icke behandlats i samband med vägväsendets förstatligande, synes nu böra verkställas. Därvid bör personalbehovet prövas med hänsyn till den utveckling, som ägt rum under tiden efter senaste organisationsbeslut beträffande styrelsen i dess helhet, och till de behov, som kunna

* I samband med vägväsendets förstatligande.

befinnas föreligga under närmast överskådliga framtida förhållanden. Det är angeläget, att personalorganisationen även för ifrågavarande delar av styrelsen uppbygges på sådant sätt, att en fastare ställning kan beredas den personal, som prövas erforderlig för arbetsuppgifter av mera permanent karaktär. I detta hänseende föreligga sedan länge otillfredsställande förhållanden, i det att personalen till övervägande del utgöres av befattningshavare i icke-ordinarie ställning utan placering å löneplan och utan pensionsrätt. Dessa omständigheter försvåra förvärvande och bibehållande av personal med tillräckliga kvalifikationer.

Frågan om en förbättring av anställningsförhållandena för den tillfälliga personal, som fanns anställd å luftfartsavdelningen inom väg- och vattenbyggnadsstyrelsens järnvägs- och luftfartsbyrå, har erhållit sin lösning i samband med luftfartsstyrelsens inrättande, i det att dessa befattningshavare — i den mån de velat övergå i nämnda myndighets tjänst — så gott som utan undantag vunnit antingen ordinarie eller extra ordinarie anställning. Av de 56 befattningshavare tillhörande luftfartsavdelningen, som redovisades i de sakkunnigas betänkande angående luftfartsstyrelsen, voro endast 14 ordinarie eller extra ordinarie, medan personalorganisationen för luftfartsstyrelsen omfattar 59 sådana befattningar.

För att en fastare anställning skall kunna beredas den tillfälligt anställda personalen, gäller givetvis såsom första villkor att ett stadigvarande behov av personalen i fråga kan anses föreligga. Detta förutsätter bland annat, att den framtida utvecklingen inom vederbörande verksamhetsområden kan bedömas med en någorlunda stor grad av säkerhet. I detta hänseende förelågo vissa svårigheter, när det gällde luftfartsstyrelsens personalorganisation, icke minst med hänsyn därtill att utvecklingen av den civila luftfarten i Sverige i så stor utsträckning är beroende av svårbedömda flygpolitiska frågor av internationell räckvidd, särskilt svårbedömda vid tiden för organisationsfrågans behandling, då vapenstillestånd i världskriget ännu icke inträtt.

Beträffande de verksamhetsområden, varom nu är fråga, finnas enligt de sakkunnigas mening säkrare hållpunkter för bedömandet av den framtida utvecklingen av arbetsuppgifternas art och omfattning. Behovet av statliga åtgärder är här i större utsträckning bedömbart både till omfattning och angelägenhetsgrad. Man har en lång föregående erfarenhet att bygga på, och verksamheten gäller till stor del underhåll, förnyelse eller förbättring av redan befintliga anläggningar. Verksamheten beträffande anläggningar för vattenförsörjning och avlopp har visserligen tillkommit först på senare år och har i sin nya form ännu icke kommit helt i gång. Oaktat detta är det här möjligt att draga tillräckligt säkra slutsatser om den framtida utvecklingen, och allt tyder härvid på att man på förevarande område har att räkna med en bestående statlig uppgift av stor omfattning och betydelse. Som

stöd för denna uppfattning kan anföras dels att angelägna social- och befolkningspolitiska intressen här göra sig gällande, dels att ett mycket omfattande investeringsbehov redan vid de nu verkställda förberedande undersökningarna visat sig föreligga.

Beträffande den del av styrelsens organisation, varom nu är fråga, synas alltså större möjligheter föreligga att bedöma det stadigvarande behovet av personal av olika kategorier än i fråga om den del, som ombildats till luftfartsstyrelsen. De sakkunniga ha därför ansett sig kunna förorda inrättande icke blott av extra ordinarie befattningar utan till jämförelsevis stor del även av ordinarie tjänster.

I förevarande sammanhang uppkommer fråga, huruvida en fastare anställning bör beredas sådan personal hos styrelsen och vid dess lokala organ, som anställts för anläggningsarbeten, vilka utföras i arbetsmarknadsreglerande syfte. Omfattningen av denna anläggningsverksamhet är givetvis underkastad betydande växlingar beroende på konjunkturläget. Erfarenheten har emellertid visat, att ett fullständigt nedläggande av verksamheten icke vid något tillfälle inträder. Detta sammanhänger därmed att det även vid goda konjunkturer förekommer arbetslöshet. På grund härav kan man alltså räkna med ett visst permanent behov av tjänstemannapersonal för beredskapsarbetena. Härtill kommer att även vid de perioder, då ifrågavarande byggnadsverksamhet är som minst, viss personal erfordras för att förbereda den återutvidgning av verksamheten, som förr eller senare blir påkallad. På grund av vad här anförts anse de sakkunniga, att åtminstone extra ordinarie anställning bör kunna beredas en del av personalen för beredskapsarbetena.

Såsom framhållits i utredningsdirektiven ha anställningsförhållandena inom de avdelningar av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, vilka icke berördes av vägförstatligandet, sedan länge varit otillfredsställande, vilket uppenbarligen försvårat förvärvande och bibehållande av personal med tillräckliga kvalifikationer. Särskilt gäller detta i fråga om den högskoleutbildade ingenjörspersonalen. Till belysande härav kan anföras att antalet för närvarande befintliga ordinarie och extra ordinarie ingenjörsbefattningar på brobyrån utgör 10 (1 A 30, 1 A 26, 1 Eo 26, 1 A 24, 2 A 21 och 4 Eo 21), medan antalet anställda civilingenjörer uppgår till 42, därav 10 för det tillfälliga uppdraget med upprättande av broliggaren och det militära broregistret. Någon ökning av antalet ordinarie och extra ordinarie befattningar har icke skett sedan den 1 juli 1937, vid vilken tidpunkt antalet civilingenjörer uppgick till endast 17. Under 10-årsperioden 1/1 1935—31/12 1944 ha icke mindre än 95 nyanställningar av civilingenjörer ägt rum å brobyrån, och under samma tidsperiod ha 62 civilingenjörer avgått ur byråns tjänst för att tillträda annan anställning inom eller utom ver-

ket. Medelanställningstiden å brobyrån för sistnämnda 62 befattningshavare har varit cirka 2⅓ år. Medelåldern som ingenjör, räknat från tidpunkten för högskoleexamens avläggande, utgör för de för närvarande anställda civilingenjörerna cirka 5 år, medan motsvarande medelålder för dem av nyssnämnda ingenjörer, vilka äro tillfälligt anställda, uppgår till cirka 3 år.

Lönerna för den arvodesanställda ingenjörspersonalen å brobyrån ha i allmänhet varit maximerade av Kungl. Maj:t, i flertalet fall till belopp motsvarande lön enligt högst 19 löneklassen jämte tilläggsförmåner. Erfarenheten har visat, att detta normalläge för arvodena, vilket torde vara beräknat med hänsyn till begynnelselönen i den hos styrelsen vanligast förekommande byråingenjörsgraden, Eo 21, icke är tillräckligt för att möjliggöra en tillfredsställande rekrytering. Även beträffande byråingenjörs- och förste byråingenjörstjänsterna ha svårigheter yppat sig att i längden behålla befattningshavare med för ifrågavarande tjänster erforderlig kompetens. För att söka förebygga en alltför stor avgång av denna mera kvalificerade personal har styrelsen i vissa fall placerat innehavarna av nämnda befattningar på arvodestjänster med större avlöningsförmåner.

Liknande rekryteringssvårigheter göra sig gällande jämväl på hamnbyrån och avdelningen för vattenförsörjning och avlopp. Även på vägbyrån, där befordringsmöjligheterna äro större, har det visat sig svårt att erhålla tillräckligt kvalificerad teknisk personal. Särskilt gäller detta byråingenjörstjänsterna i lönegraden Eo 21.

Den snabba omsättning av den högskoleutbildade ingenjörspersonalen, som nu förekommer framför allt på de ännu icke omorganiserade avdelningarna inom väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, är enligt de sakkunnigas mening en företeelse, som i väsentlig mån nedsätter verkets arbetseffektivitet och därför har allvarliga återverkningar. Det förekommer sålunda i stor utsträckning, att befattningshavarna lämna sin anställning, så snart de förvärvat tillräcklig erfarenhet för att vara till verklig nytta. I den mån de då icke övergå till annan tjänst inom verket, har styrelsen uppenbarligen haft mycket ringa utbyte av de kostnader och det utbildningsarbete, som offrats på dem.

För att komma till rätta med här omförmälda svårigheter räcker det enligt de sakkunnigas uppfattning icke med att endast öka antalet ordinarie och extra ordinarie befattningar med bibehållande av nuvarande löneplacering och relativa fördelning mellan högre och lägre lönelägen utan ytterligare åtgärder måste vidtagas. Av särskild vikt i detta sammanhang är att väg- och vattenbyggnadsstyrelsen får i stort sett samma möjligheter att göra sig gällande i konkurrensen om den tekniska arbetskraften som de övriga byggande och förvaltande verk inom statsförvaltningen, vilka med avseende på de tekniska arbetsuppgifternas

art och omfattning kunna jämföras med styrelsen. Vad härvid angår de affärsdrivande verken av hithörande slag, nämligen statens järnvägar, telegrafverket och statens vattenfallsverk, må framhållas att förste byråingenjörerna och byråingenjörerna vid nämnda verk äro placerade i 27 respektive 26 lönegraden. Under dessa befattningar finnas ingenjörstjänster i 24, 22, 20 och 17 lönegraderna. Hos väg- och vattenbyggnadsstyrelsen äro förste byråingenjörerna hänförda till 26 lönegraden och byråingenjörerna till högst 24 lönegraden, dock i allmänhet till 21 lönegraden. De affärsdrivande verkens ingenjörsbefattningar i 24 och 22 lönegraderna torde, i betraktande av de kvalifikationer, som erfordras för dessa tjänster, hos väg- och vattenbyggnadsstyrelsen ha sin närmaste motsvarighet i byråingenjörstjänsterna i 21 lönegraden och ingenjörsbefattningarna med arvode enligt 21—24 löneklasserna. I förevarande sammanhang må jämväl erinras om att ovannämnda affärsdrivande verk ha ytterligare ett betydelsefullt försteg framför väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, när det gäller att förvärva och behålla personal, nämligen befogenheten att själva inrätta extra ordinarie befattningar upp till och med lönegraden Eo 27. Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen äger däremot icke inrätta extra ordinarie tekniska befattningar av något slag, och dess möjligheter att vid konkurrens om den tekniska arbetskraften anpassa anställningsvillkoren med hänsyn till omständigheternas krav inskränka sig väsentligen till en begränsad befogenhet att för vissa arbetsuppgifter inrätta arvodestjänster i olika lönelägen.

Frågan om tillämpning för väg- och vattenbyggnadsstyrelsens del av affärsverkens lönenormer beträffande ingenjörspersonalen har tidigare varit föremål för överväganden. Vägförstatligandekommittén och 1942 års vägsakkunniga föreslogo sålunda inrättande av förste byråingenjörsbefattningar i 27 lönegraden och byråingenjörsbefattningar i 26 lönegraden å styrelsens vägbyrå samt placering av vissa vägingenjörer i lönegraden A 27. Dessa förslag, vilka tillstyrktes av allmänna lönenämnden, vunno emellertid icke bifall. Departementschefen anförde härom i propositionen 1943: 224 följande.

Enligt de sakkunnigas förslag skulle förste byråingenjörstjänsterna å vägbyrån hänföras till 27 lönegraden. Då denna lönegrad hittills endast undantagsvis tillämpats för ingenjörstjänster inom den allmänna civilförvaltningen, kan lämpligheten av att införa densamma för väg- och vattenbyggnadsstyrelsens del starkt ifrågasättas. Förslaget om denna högre lönegradsplacering torde närmast vara dikterat av rekryteringshänsyn. Enligt min mening föreligga emellertid ur denna synpunkt knappast något oavvisligt behov av den högre löneställningen med hänsyn till de jämförelsevis goda befordringsmöjligheter för kvalificerad ingenjörspersonal inom det statliga vägväsendet, som uppkomma, därest de föreslagna chefstjänsterna på vägbyrån och vid vägförvaltningarna inrättas och lönegradsplaceras på

sätt jag förordar. Vid sådant förhållande anser jag den av de sakkunniga föreslagna lönesättningen för ifrågavarande ingenjörstjänster icke böra genomföras.

De sakkunniga ha för sin del icke kunnat finna några bärande skäl för upprätthållande av den nuvarande åtskillnaden i lönegradsplaceringen mellan förste byråingenjörerna vid de affärsdrivande verken och i väg- och vattenbyggnadsstyrelsen. Såvitt de sakkunniga ha sig bekant ingår det icke i arbetsuppgifterna för de förste byråingenjörer och byråingenjörer vid affärsverken, vilka syssla med uppgifter inom väg- och vattenbyggnadsfacket, att taga befattning med de taxe- och andra försäljningspolitiska frågor, som förekomma vid nämnda verk. Ej heller torde det kunna göras gällande, att de tekniska arbetsuppgifternas svårighetsgrad i allmänhet skulle vara större vid de affärsdrivande verken än hos väg- och vattenbyggnadsstyrelsen och att detta skulle utgöra ett skäl för en lägre löneställning vid väg- och vattenbyggnadsstyrelsen. Än mindre synes den uppfattningen kunna hävdas, att väg- och vattenbyggnadsstyrelsens verksamhet skulle vara av jämförelsevis mindre betydelse och att kraven på personalorganisationens standard därför skulle kunna sättas lägre för väg- och vattenbyggnadsstyrelsens del. De sakkunniga vilja icke underlåta att betona, att av naturliga skäl affärsverkens befattningar med samma arbetsuppgifter måste på grund av det relativt bättre löneläget komma i förhand från de arbetssökandes synpunkter och att väg- och vattenbyggnadsväsendet med dess samhällsviktiga arbetsuppgifter icke i längden kan vara betjänt av att stå i efterhand.

Det må här erinras om att det även inom den allmänna civilförvaltningen förekommer fall, där för ingenjörspersonal tillämpas en liknande lönesättning som vid de affärsdrivande verken. Sålunda finnas å byggnadsstyrelsens byggnadsbyrå inrättade 5 förste byråingenjörsbefattningar i lönegraden Eo 27 samt 10 byråingenjörs- och liknande befattningar i lönegraden Eo 24, medan antalet ingenjörstjänster i lönegraden Eo 21 å byrån endast uppgår till 7.

För införandet av 27 lönegraden såsom förste byråingenjörsgrad hos väg- och vattenbyggnadsstyrelsen kan anföras ytterligare ett skäl av betydelse. Härigenom skulle nämligen möjliggöras en naturlig befordringsgång från de i lönegraden A 26 placerade vägingenjörsbefattningarna vid vägförvaltningarna till förste byråingenjörstjänst hos väg- och vattenbyggnadsstyrelsen. Överflyttning mellan dessa slag av befattningar kan för närvarande endast med största svårighet ordnas. Vid tillämpning av den föreslagna befordringsgången vinnes den betydelsefulla fördelen, att styrelsens praktiska sakkunskap förstärkes på ett helt annat sätt än om förste byråingenjörstjänsterna skola rekryteras

med mindre erfarna ingenjörer i lägre löneställning än vägingenjörerna. Detta synes så mycket mera betydelsefullt som förste byråingenjörerna skola kunna tidvis uppehålla byråchefs- eller avdelningschefsbefattning i styrelsen. Samtidigt vinnes också att de vägingenjörer, som före befordran till ledande post inom styrelsen eller vid vägförvaltningarna passera befattning såsom förste byråingenjör, härvid få tillfälle att förskaffa sig den vidare överblick över arbetet inom väg- och vattenbyggnadsväsendet, som kan erhållas vid tjänstgöring i dylik befattning. En liknande, för såväl styrelsen som vägförvaltningarna gynnsam växelverkan erhålles om ingenjörerna i lönegrad A 21 vid vägförvaltningarna före befordran till vägingenjörer passera befattning såsom byråingenjör i 24 lönegraden hos styrelsen.

För att tillgodose ovan anförda synpunkter erfordras icke en fullständig övergång till den vid affärsverken tillämpade lönegradsskalan för dylik personal. Nödvändigt är endast att vissa befattningar i 27 lönegraden inrättas samt att 24 lönegraden användes i ökad utsträckning för byråingenjörstjänsterna i stället för 21 lönegraden. Jämsides med 27 lönegraden synes 26 lönegraden fortfarande kunna tillämpas för förste byråingenjör i vissa fall, där tjänsten är av den art, att man som regel icke behöver räkna med en befordran från den lokala organisationen. Byråingenjörsbefattningarna i 21 lönegraden böra i allmänhet hava karaktären av rekryteringstjänster och böra därför i regel endast vara extra ordinarie.

E. Byråernas organisation.

Ehuru de sakkunnigas utredningsuppdrag i första hand endast har avseende på de delar av väg- och vattenbyggnadsstyrelsens personalorganisation, som icke berördes av vägförstatligandereformen, ha de sakkunniga emellertid med hänsyn till den vidare syftning, utredningsuppdraget fått i och med prövningen av frågan om en för styrelsen gemensam byggnadsavdelning, ansett sig böra verkställa en närmare översyn av personalbehovet även för de avdelningar inom den föreslagna organisationen, vilka för närvarande ingå i vägbyrån. En dylik översyn är också påkallad för vinnande av enhetlighet de olika tekniska byråerna och avdelningarna emellan i fråga om personaluppsättning och befattningshavarnas löneställning ävensom på grund av den utveckling av arbetet på vägväsendets område, som sedan vägförstatligandets genomförande inträtt eller som är att vänta i samband med den begynnande återgången till fredsmässiga förhållanden. I detta sammanhang må erinras om att föredragande departements-

chefen i propositionen 224:1943 vid anmälan av organisationsfrågan i samband med vägväsendets förstatligande framhöll, att den av honom förordade organisationen vore avpassad efter den inskränkta väghållning, som då rådde, och att det därför funnes anledning räkna med att, då normala förhållanden åter inträdde inom vägväsendet, en viss utbyggnad av organisationen kunde komma att visa sig nödvändig, särskilt i vad avsåge personal för byggande och projektering.

De sakkunniga vilja understryka, att de icke ingått på prövning av kanslibyråns organisation och ej heller på kameralbyråns och förrådsbyråns i vidare mån än vad som direkt framgår av det efterföljande.

1. Första utredningsbyrån.

Såsom tidigare nämnts skulle första utredningsbyråns verksamhet huvudsakligen omfatta de uppgifter, som för närvarande ankomma på utredningsavdelningen, avdelningen för rikets städer och vägtrafikavdelningen inom vägbyrån.

För dessa avdelningar gäller för närvarande följande personalorganisation.

Utredningsavdelningen. Den fast anställda personalen å avdelningen omfattar följande befattningshavare, nämligen

	Befattning	Lönegrad
1	byrådirektör	C 5
2	förste byråingenjörer	A 26
1	byråingenjör	A 24
1	byråingenjör	A 21
3	byråingenjörer	Eo 21
1	ingenjörsassistent	Eo 17
2	ritare	Eo 15
1	kanslibiträde	A 7
2	kontorsbiträden	A 4
1	kontorsbiträde	Eo 4
15		

Av den ovan angivna personalen äro ingenjörsassistenten och ritarna avdelade för skötseln av *vägarkivet.* Kanslibiträdet fungerar såsom byråregistrator för hela vägbyrån, och ett av de ordinarie kontorsbiträdena tjänstgör jämväl hos generaldirektören och överdirektören.

Jämlikt Kungl. Maj:ts beslut den 15 november 1945 har avdelningen erhållit personalförstärkning med följande befattningshavare, för vilkas avlönande den i styrelsens avlöningsanslag ingående delposten till avlöningar till övrig icke-ordinarie personal i mån av behov må kunna överskridas, nämligen

Befattning	Arvode motsvarande lön enligt nedan angiven löneklass jämte tilläggsförmåner
1 ingenjör	26
3 ingenjörer	21
4	

Slutligen finnes å avdelningen viss tillfälligt anställd personal för investeringsutredningen. Denna personal omfattade den 1 december 1945 4 ingenjörer, 1 ritbiträde, 1 kontorsbiträde och 1 skrivbiträde.

Avdelningen för rikets städer. I enlighet med den vid vägförstatligandet upprättade organisationsplanen för vägbyrån finnes å ifrågavarande avdelning följande personal, nämligen

Befattning	Lönegrad
1 gatuinspektör	A 29
1 byråingenjör	A 24
1 ritare	Eo 15
1 kontorsbiträde	A 4
4	

Även avdelningen för rikets städer har erhållit tillfällig personalförstärkning för investeringsutredningen, och denna personal utgjordes den 1 december 1945 av 4 ingenjörer, 1 ritbiträde och 2 kontorsbiträden.

Vägtrafikavdelningen. Vägtrafikavdelningens personalorganisation omfattade den 1 december 1945 följande befattningar, nämligen

Befattning	Lönegrad	Arvode
1 vägtrafikinspektör	A 29	—
1 förste byråingenjör	A 26	—
1 byråingenjör	Eo 21	—
1 ritare	Ex 15	—
1 ritare	—	450:—/mån.
4 ritbiträden	Ex 6	—
1 kontorsbiträde	A 4	—
7 kontorsbiträden	Ex 4	—
17		

De extra ritare-, ritbiträdes- och kontorsbiträdestjänsterna äro avsedda för arbetet med bearbetning av från polismyndigheterna inkommande rapporter över vägtrafikolyckor. Av ifrågavarande befattningar ha tre ritbiträdes- och fem kontorsbiträdestjänster inrättats jämlikt Kungl. Maj:ts beslut den 23 november 1945.

Den arvodesavlönade ritaren är anställd för det på avdelningen ankommande arbetet med trafikräkningar och avlönas med anlitande av anslaget till Bidrag till vissa forsknings- och undersökningsarbeten.

Första utredningsbyrån bör i enlighet med vad som nu gäller för här ifrågavarande del av vägbyrån organiseras på tre avdelningar, nämligen

avdelning I för ärenden angående landsbygdens vägnät,
avdelning II för ärenden angående vägar och gator i städer och stadsliknande samhällen, som äro väghållare, samt
avdelning III för vägtrafikfrågor och bilbesiktningsväsendet.

Det nu till utredningsavdelningen hörande *vägarkivet* bör enligt de sakkunnigas mening göras till ett för avdelningarna gemensamt organ. Skrivpersonalen på avdelningarna bör sammanföras till en *skrivcentral*.

De sakkunniga ha icke funnit anledning ifrågasätta någon ändring i löneställningen för vederbörande avdelningschefer och föreslå sålunda, att de tre avdelningarna inom första utredningsbyrån ställas under ledning av en byrådirektör i C 5 (avdelning I), en gatuinspektör i A 29 (avdelning II) och en vägtrafikinspektör i A 29 (avdelning III).

Vad beträffar personalorganisationen i övrigt inom byrån få de sakkunniga anföra följande.

Avdelning I.

På vägbyråns utredningsavdelning tillämpas i huvudsak följande uppdelning av det ordinarie arbetet.

På den ene av förste byråingenjörerna ankommer att med biträde av en byråingenjör i Eo 21 bereda frågor rörande allmän planläggning av vägbyggandet samt anslagsfrågor, allt i vad avser allmänna vägar.

Den andre av avdelningens förste byråingenjörer har att med biträde av byråingenjören i A 21, en byråingenjör i Eo 21 samt delvis även av ytterligare en byråingenjör i Eo 21 bereda ärenden rörande arbetsplaner, normalbestämmelser och normalsektioner för vägbyggnad, tekniska anvisningar för upprättande av arbetsplan, utformning av vägskäl, ersättning till konsulterande vägförrättningsingenjörer m. m.

På byråingenjören i A 24 ankommer att med partiellt biträde av sistnämnde byråingenjör i Eo 21 bereda ärenden angående förändring av enskild väg till allmän, indragning av allmän väg samt statsbidrag till enskild väghållning.

Ingenjörsassistenten har att med biträde av de båda ritarna sköta arbetet med vägarkivet, kartregister, kartverk m. m. samt bereda ärenden rörande vägnumrering.

Såsom tidigare nämnts har Kungl. Maj:t genom beslut den 15 november 1945 medgivit anställande av fyra arvodesavlönade ingenjörer å avdelningen. I sin framställning om ifrågavarande personalförstärkning framhöll väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, att det enligt styrelsens instruktion åläge styrelsen att följa och kontrollera tillämpade grunder för tilldelning av statsbidrag till enskild väghållning samt att utfärda erforderliga anvisningar för vinnande av största möjliga enhetlighet i bidragstilldelningen för detta ändamål men att någon personal för nämnda uppgifter icke inräknats i styrelsens organisation. (I detta sammanhang må erinras om att beslutanderätten beträffande statsbidrag till enskild väghållning tillkommer länsstyrelserna, medan väg- och vattenbyggnadsstyrelsen på förevarande område bl. a. har att upprätta anslagsäskanden, att avgiva förslag till Kungl. Maj:t om fördelning mellan länen av anvisade anslag samt att genom vägförvaltningarna verkställa de tekniska förrättningar, som skola föregå länsstyrelsernas bidragsbeslut.) Styrelsen anförde vidare i sin framställning bl. a. följande.

De anslag riksdagen beviljat till bidrag till byggande och underhåll av enskilda vägar vore betydande och hade under de senaste åren starkt ökat. För budgetåren 1943/44—1945/46 hade sålunda för nämnda ändamål beviljats anslag med sammanlagt 1 700 000, 3 370 000 respektive 5 400 000 kronor, och för budgetåret 1946/47 hade styrelsen äskat 6 600 000 kronor. Då behovet av bidragsmedel enligt vad länsstyrelserna uppgivit fortfarande syntes vara mycket stort, kunde det förväntas, att de närmaste årens anslag icke komme att understiga det för budgetåret 1946/47 äskade beloppet.

Arbetet med den enskilda väghållningen vore redan nu av betydligt större omfattning än som beräknades vid vägväsendets förstatligande. Härtill komme även stark ökning av ärenden rörande bidrag till mera privata vägförbindelser och trafikleder. Ökat arbete krävde även det numera erforderliga samarbetet med de myndigheter, som beviljade bidrag till odlingsvägar och skogsvägar.

På grund av arbetet med handläggningen av de till den enskilda väghållningen hörande frågorna hade flera andra viktiga arbetsuppgifter på utredningsavdelningen kommit att draga ut på tiden eller helt måst skjutas åt sidan. Det syntes styrelsen därför uppenbart, att särskild personal måste anställas för handläggning av ärenden rörande den enskilda väghållningen, så mycket mera som enligt styrelsens mening verksamheten och övervakningen måste utökas, för att styrelsen skulle kunna effektivt bidraga till att anslagsmedlen komme till avsedd användning och fördelades mellan länen på mest rättvisa sätt.

I detta sammanhang må vidare återgivas följande uttalande, som väg- och vattenbyggnadsstyrelsen gjort i sitt förslag till Kungl. Maj:t angående fördelning mellan länen av det för budgetåret 1945/46 anvisade anslaget till Bidrag till byggande av enskilda vägar.

Fördelningen av anslaget försvåras också ytterligare därav, att länsstyrelserna synas hava tillämpat olika principer vid angivandet av anslagsbehovet. Sålunda ha i en del län medtagits samtliga de företag, som ansetts böra komma i åtnjutande av bidrag, medan andra län endast anmält så stort behov, som motsvarar vad dessa län antagit skulle kunna tillgodoses med beviljade anslagsmedel. Det är väg- och vattenbyggnadsstyrelsen omöjligt att bedöma i vilken utsträckning företag, som på så sätt icke blivit redovisade i anslagsäskandena, borde äga företräde till erhållande av bidrag framför företag i andra län, där samtliga inneliggande ansökningar medtagits.

Den personalförstärkning för handläggning av frågor rörande enskild väghållning, som styrelsen begärde och erhöll, utgjordes av två ingenjörer med arvode, den ene enligt 26 och den andre enligt 21 löneklassen, vilka ingå i den å s. 73 redovisade personalen.

Beträffande behovet av de ytterligare båda ingenjörer i 21 löneklassen, som innefattades i den av Kungl. Maj:t den 15 november 1945 medgivna personalförstärkningen å utredningsavdelningen, anförde styrelsen i sin framställning följande.

Även i övrigt är utredningsavdelningens arbetsbörda synnerligen betydande. Planläggningen i stort har fått en avsevärt större omfattning än tidigare skett. Vidare får avdelningen ständigt göra tids- och personalkrävande utredningar för särskilda ändamål såsom för 1943 års järnvägskommitterade, bensinskatteutredningen, 1945 års skärgårdsutredning, utredningar i samband med utbyggande av kraftverk, flygfält, dubbelspår o. s. v. Oaktat personalen å avdelningen alltsedan vägväsendets förstatligande, i större omfattning än som i längden kan anses rimligt, måst tjänstgöra å övertid, har en successiv ökning av avdelningens arbetsbalans icke kunnat undvikas. För att denna överhuvudtaget skall kunna avarbetas är en tillfällig personalförstärkning å avdelningen under innevarande budgetår nödvändig.

I anslutning till den ovan lämnade redogörelsen få de sakkunniga anföra följande.

Allteftersom vägarna till följd av biltrafikens utveckling erhållit ökad betydelse för den interlokala samfärdseln och samtidigt allt större statsanslag till vägnätets utbyggande och förbättring anvisats, har behovet av en mera enhetlig planläggning av vägbyggnadsverksamheten i vad avser såväl vägnätets sträckning som dess standard i allt högre grad gjort sig gällande. För att vid beräkningen och fördelningen av vägbyggnadsanslagen de lokala önskemålen i olika delar av landet skola kunna rätt bedömas och den interlokala trafikens behov vederbörligen tillgodoses, erfordras en samlad överblick över vägfrågorna och ett klarläggande av de olika vägprojektens inbördes ordning ur angelägenhetssynpunkt. Det är därför nödvändigt, att den avdelning inom väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, som närmast har att svara för ifråga-

varande bedömning och planläggning, äger en sådan organisation, att den kan fullgöra dessa omfattande och krävande åligganden.

Vägväsendets förstatligande medförde en avsevärd utvidgning av väg- och vattenbyggnadsstyrelsens befattning med och ansvar för planläggningen av vägbyggnadsarbetena. Vilken omfattning denna uppgift skulle komma att få, kunde av naturliga skäl icke helt överblickas vid tiden för genomförandet av nämnda reform. Erfarenheten har också visat, att personaluppsättningen är för knappt tillmätt. I detta hänseende föreligga nu större möjligheter för ett någorlunda säkert bedömande.

Med den ordinarie personalstyrka, som hittills funnits på utredningsavdelningen, har det enligt vad de sakkunniga inhämtat, trots ett betydande övertidsarbete och trots en mycket stark inskränkning av besiktningsresorna, icke varit möjligt att medhinna mycket mera än de rent löpande uppgifterna. Arbetet med planläggningen i stort och med upprättande av allmänna anvisningar och normer har sålunda till större delen fått uppskjutas. Bland de uppgifter av hithörande slag, som icke alls eller endast i ringa mån kunnat behandlas, må följande nämnas.

1. Omarbetning av generalplanen för huvudvägnätet och komplettering av densamma bl. a. med kostnadsberäkningar och angelägenhetsgradering beträffande de olika i planen ingående projekten.

2. Upprättande av generalplaner för bygdevägar och ödebygdsvägar.

3. Upprättande av en behovsplan på längre sikt för beläggningsarbeten.

4. Genomförande av en allmän behovsinventering beträffande enskilda vägar.

5. Omarbetning av gällande normalbestämmelser och normalsektioner för vägbyggnad.

6. Upprättande av normalritningar för vägskäl m. m.

Det torde böra nämnas, att de ovan angivna uppgifterna icke äro uteslutande av engångsnatur; sedan den första uppläggningen skett, kräves ett fortlöpande kompletterings- och förnyelsearbete. Vissa av planläggningsuppgifterna komma att i någon mån underlättas genom det förberedande arbete, som nu utföres i samband med investeringsutredningen.

Vidmakthållandet av investeringsplanerna eller av en arbetsmarknadsberedskap i annan form är en arbetsuppgift, till vilken hänsyn icke tagits vid den nuvarande organisationens avvägning men som torde bliva permanent. Härtill kommer att avdelningen efter omorganisationen skulle få att svara för planläggning och anslagsäskanden icke en-

dast beträffande företag, som upptagas i flerårsplanerna, utan även i fråga om sådana brobyggnader, till vilka medel i annan ordning anvisas.

Såsom framgår av väg- och vattenbyggnadsstyrelsens ovan refererade framställning om personalförstärkning å utredningsavdelningen har arbetet med handläggning av frågor rörande den enskilda väghållningen visat sig vara en mycket större uppgift än vad man ursprungligen räknat med, och sannolikt är att detta arbete kommer att ytterligare växa.

Vid bedömandet av avdelningens personalbehov måste hänsyn jämväl tagas till att den även i fortsättningen torde komma att få verkställa en hel del ofta tidskrävande utredningar av mera extraordinär beskaffenhet.

Slutligen må ock framhållas att den begynnande återgången till fredsmässiga förhållanden inom vägväsendet uppenbarligen måste komma att i väsentlig mån öka omfattningen av avdelningens ordinarie arbete.

Vid övervägande av ovan anförda omständigheter ha de sakkunniga kommit till den uppfattningen, att utredningsavdelningens personalorganisation är i behov av en ganska kraftig förstärkning, för att avdelningen i fortsättningen skall kunna fylla sin uppgift, och detta oavsett om en omorganisation kommer till stånd eller icke.

Liksom för närvarande är fallet synas även efter omorganisationen de till den allmänna väghållningen hörande uppgifterna i arbetsorganisatoriskt hänseende böra uppdelas på två huvudgrupper, varav den ena (grupp 1) skulle omfatta planläggningen i stort samt anslagsfrågor och den andra (grupp 2) ärenden rörande arbetsplaner, normalbestämmelser, normalsektioner och andra detaljfrågor. Till grupp 1 böra också hänföras ärendena rörande enskild väghållning. Härvid bör i enlighet med nu gällande ordning en förste byråingenjör placeras såsom chef för vardera av de båda grupperna. I anslutning till vad i det föregående anförts om löneställningen för väg- och vattenbyggnadsstyrelsens förste byråingenjörer (s. 70) vilja de sakkunniga föreslå, att avdelningens båda nu i A 26 placerade förste byråingenjörsbefattningar uppflyttas till lönegraden A 27.

De till grupp 1 hänförliga arbetsuppgifterna synas vara av sådan omfattning och av så krävande natur, att en uppdelning av gruppen på två förste byråingenjörer kunde tänkas motiverad. De sakkunniga ha emellertid funnit, att samtliga dessa uppgifter höra mycket nära samman och att de fördenskull böra sammanhållas av en person. Särskilt vilja de sakkunniga framhålla betydelsen av att de med den enskilda väghållningen sammanhängande frågorna icke avskiljas, ty den allmänna planläggningen av det enskilda vägnätet och övertagandet av

enskilda vägar till allmänt underhåll äger ett mycket nära samband med det allmänna vägnätets utformning. De sakkunniga förorda med hänsyn till uppgifternas omfattning, att vederbörande förste byråingenjör till sin hjälp får vissa, mera kvalificerade befattningshavare, åt vilka kan anförtros att under förste byråingenjörens ledning mera självständigt handlägga en del av de svårare uppgifterna.

För detta ändamål erfordras i första hand en förstärkning av den tekniska personalen. Utom den nuvarande byråingenjörsbefattningen i A 24, vilken som hittills bör avdelas för hithörande uppgifter, böra två nya byråingenjörsbefattningar i Eo 24 inrättas för ändamålet.

Åtskilligt av det arbete, som ingår i avdelningens uppgifter, är emellertid av sådan beskaffenhet, att en väl kvalificerad tjänsteman med administrativ utbildning och stilistisk förmåga här skulle kunna vara till mycket stor nytta. De sakkunniga åsyfta framför allt det omfattande arbetet med uppsättande av skrivelser, promemorior och protokoll i anslagsfrågor (riksdagspetita, förslag till fördelning av anslag m. m.). Även för handläggningen av ärenden rörande fastställande av arbetsplaner och därmed sammanhängande besvärsmål skulle det otvivelaktigt vara värdefullt att inom avdelningen ha tillgång till en dylik administrativt skolad arbetskraft. I förevarande sammanhang må erinras om att vägförstatligandekommittén i sitt betänkande (s. 75) antydde möjligheten av att en sekreterare kunde komma att behövas å utredningsavdelningen såsom biträde vid ärenden, vilka avse beslut om vägföretags utförande, besvärsmål m. m. De sakkunniga föreslå, att för här angivna ändamål inrättas en befattning såsom förste byråsekreterare. För att det skall bliva möjligt att förvärva och behålla en dugande kraft, bör befattningen placeras i lönegraden A 26.

För de till grupp 2 hänförliga arbetsuppgifterna ha de sakkunniga därjämte räknat med behov av en ny byråingenjörsbefattning i A 24.

Vidare böra liksom hittills på avdelningen finnas en byråingenjör i A 21 och tre byråingenjörer i Eo 21. Slutligen vilja de sakkunniga föreslå inrättande av två ingenjörsassistenttjänster i Eo 17. Härigenom skulle en ändamålsenlig avlastning av mera rutinmässiga göromål från byråingenjörerna kunna genomföras.

Med den här föreslagna utökningen av den fast anställda personalen kan den nuvarande tillfälliga personalförstärkningen å avdelningen med en ingenjör i 26 löneklassen och tre ingenjörer i 21 löneklassen indragas.

I enlighet med vad sålunda föreslagits skulle å avdelning I finnas följande personal, nämligen

Befattning	Lönegrad
1 byrådirektör	C 5
2 förste byråingenjörer	A 27
1 förste byråsekreterare	A 26
2 byråingenjörer	A 24
2 byråingenjörer	Eo 24
1 byråingenjör	A 21
3 byråingenjörer	Eo 21
2 ingenjörsassistenter	Eo 17
14	

Avdelning II.

Vid inordnandet av avdelningen för rikets städer i första utredningsbyrån skulle vissa på avdelningen nu ankommande arbetsuppgifter, som höra till utförandestadiet, överflyttas på den föreslagna byggnadsbyrån, nämligen granskning av renstaknings- och programhandlingar, godkännande av entreprenör samt viss kontroll över utförandet av anläggningsarbeten (jfr s. 34).

Liksom fallet blivit beträffande de med väghållningen på landet sammanhängande arbetsuppgifterna har en betydande ökning av väg- och vattenbyggnadsstyrelsens arbetsuppgifter inträtt även i vad avser väg- och gatuväsendet i städerna. Också på detta område har en mera klar överblick över riktlinjerna för arbetets uppläggning och över dess omfattning numera kunnat erhållas.

Rörande verksamheten och personalbehovet på avdelningen för rikets städer ha de sakkunniga inhämtat bl. a. följande.

Enligt gällande bestämmelser ankommer på väg- och vattenbyggnadsstyrelsen fastställande respektive godkännande av arbetsplan beträffande varje vägföretag och praktiskt taget också varje gatubyggnadsföretag i stad, så snart det gäller allmän väg eller för biltrafiken viktig gata, detta oavsett om företaget utföres med eller utan statsbidrag. Antalet dylika ärenden blir följaktligen mera beroende av den planläggningsverksamhet, som kontinuerligt bedrives av vederbörande städers tekniska organ, än av storleken av de statsbidragsanslag, som anvisas för dylika företag. Särskilt de större städerna utföra årligen väg- och gatubyggnadsföretag i relativt betydande omfattning utan att kunna påräkna statsbidrag till arbetenas utförande. Under den tid, ovannämnda bestämmelser ägt tillämpning, ha emellertid arbetsplaner icke inkommit i sådan mängd, som man inom väg- och vattenbyggnadsstyrelsen räknat med. Detta anses ha berott på vissa med krigsförhållandena sammanhängande omständigheter, och en ökning av dessa ärenden väntas nu komma att inträda.

I nära samband med ovanberörda ärenden stå de stadsplaneärenden, som komma under styrelsens prövning. Stadsplaneförslag skola, i den mån de beröra allmänna vägar och för biltrafiken viktiga gator, granskas av vägförvaltningarna. Enligt en av styrelsen den 17 september 1945 utfärdad cir-

kulärskrivelse till vägförvaltningarna skola härvid stadsplaneförslag, berörande gator, som ingå i huvudvägnätet eller äro avsedda att framdeles ingå i detta nät, ävensom andra i trafikhänseende därmed jämförliga gator, med vissa undantag av vägförvaltningarna underställas styrelsens prövning. Stadsplaneärenden förekomma också i form av remisser från byggnadsstyrelsen.

Beträffande såväl arbetsplaneärenden som stadsplaneärenden gäller att handläggningen måste ske med stor skyndsamhet. Sålunda uttalade riksdagens andra särskilda utskott i sitt utlåtande till 1943 års riksdag i fråga om de framlagda förslagen till vägstadga och till förordning om statsbidrag till väg- och gatuhållningen i städer och stadsliknande samhällen, som äro väghållare, bl. a., att utskottet förutsatte, att väg- och vattenbyggnadsstyrelsens granskning och fastställande av arbetsplaner beträffande väg- och gatuföretag i städerna skedde med största möjliga skyndsamhet samt att en snabb behandling av dessa ärenden betingades av samma skäl, som föranlett vidtagande av särskilda åtgärder för vinnande av en skyndsam handläggning av stadsplaneärenden.

I enlighet härmed ha här avsedda ärenden städse behandlats med förtursrätt. Eftersom flertalet av arbetsplaneärendena gällt företag, som intagits i vederbörande investeringsplan, har för handläggningen kunnat disponeras även den tillfälliga personal, som funnits anställd för arbetet med upprättande av nämnda plan, och härigenom har behandlingen av ärendena kunnat ske med större snabbhet än som eljest skulle ha blivit fallet. I den mån möjligheterna att behålla ifrågavarande personal upphöra, väntas svårigheter uppkomma att avverka hithörande ärenden i den takt, som är erforderlig.

I sina riksdagspetita för innevarande budgetår anmälde väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, att det för arbetet på avdelningen för rikets städer visat sig behövligt att äga tillgång till stadsplaneteknisk expertis. Styrelsen hade emellertid efter samråd med byggnadsstyrelsen ansett sig böra pröva, huruvida tillfredsställande resultat kunde nås genom ett temporärt anlitande av tjänstemän i byggnadsstyrelsen för konsultationer på hithörande område, och hade för det dåvarande därför icke funnit sig böra framlägga förslag om inrättande av någon befattning hos väg- och vattenbyggnadsstyrelsen för ändamålet.

Enligt vad de sakkunniga inhämtat anses behov av stadsplaneteknisk expertis föreligga framför allt vid handläggningen av sådana ärenden, där styrelsen har att avgiva yttrande över stadsplaneförslag. Även i samband med granskning av arbetsplaner kunna spörsmål av stadsplaneteknisk natur förekomma, och likaledes erfordras viss sakkunskap på detta område, när det gäller den allmänna planläggning av huvudtrafiklederna, som genom styrelsens försorg eller på dess föranstaltande under den senaste tiden igångsatts i vissa städer (trafikledsplaner). För närvarande äger i alla ärenden, som innefatta mera svårbedömda stadsplanetekniska spörsmål, samråd rum med byggnadsstyrelsens stadsplanebyrå, som har sina tjänstelokaler i samma hus som

avdelningen för rikets städer och som städse med stort tillmötesgående ställt sin expertis till förfogande för konsultationer. Även om styrelsen på detta sätt har tillgång till stadsplaneteknisk expertis, anses dock fortfarande ett visst behov föreligga av att få dylik sakkunskap representerad inom styrelsen. De flesta ärenden av här ifrågavarande slag anses nämligen vara av sådan natur, att olika tänkbara väg- och trafiktekniska lösningar måste vägas mot varandra under aktgivande på de konsekvenser, den ena eller andra lösningen kan beräknas få i stadsplanehänseende. Härför kräves en ständig kontakt med den stadsplanetekniska sakkunskapen på ett sätt, som vid nuvarande ordning av praktiska skäl är svårt att åvägabringa.

Arbetet med de ovan omförmälda trafikledsplanerna är en för styrelsen ny uppgift, som väntas komma att få stor betydelse. Trafikledsplanerna upprättas för att klarlägga den genomgående vägtrafikens behov, särskilt med hänsyn till eventuella stadsplaneregleringar o. dyl., och för att tjäna till ledning vid det fortsatta planläggningsarbetet beträffande väg- och gatunätet.

Vidare må nämnas att avdelningen för rikets städer i allt större utsträckning kommit att fungera såsom ett rådgivande organ — särskilt åt de mindre städerna — i fråga om trafiktekniska konstruktioner.

En ny arbetsuppgift, som kräver uppmärksamhet, är handläggningen av frågor om statsbidrag till marklösen o. dyl. i städerna. Enligt statsbidragsförordningen kan efter Kungl. Maj:ts prövning i varje särskilt fall i kostnadsunderlaget för beräknande av statsbidrag till byggande av allmän väg eller för biltrafiken viktig gata inräknas ersättning med skäligt belopp för upplåtelse av mark och för annat intrång. Det ankommer därvid i första hand på väg- och vattenbyggnadsstyrelsen att beräkna vad som kan anses vara skäligt. För närvarande innebär hos styrelsen ett mindre antal ansökningar om statsbidrag till dylika kostnader. Dessa ärenden ha visat sig innefatta komplicerade problem, för vilka några riktlinjer ännu icke kunnat uppdragas. Hithörande frågor, vilka kunna vara av stor ekonomisk betydelse, kräva beaktande redan vid den förberedande planläggningen.

En annan av de på avdelningen ankommande arbetsuppgifterna, som visat sig kräva mera arbete än man ursprungligen räknat med, är beräkningen av statsbidraget till väg- och gatuunderhållet. Härom ha de sakkunniga inhämtat följande.

Enligt statsbidragsförordningen skall väg- och vattenbyggnadsstyrelsen fastställa det belopp, vartill stads eller samhälles kostnader för underhållet av de allmänna vägarna och av de för biltrafiken viktiga gatorna årligen beräknas uppgå. På det sålunda fastställda beloppet utgår statsbidrag med 95 %, och beräkningen göres för en tidrymd av fyra år i sänder. Det för innevarande budgetår anvisade under-

hållsanslaget uppgår till 7 080 000 kronor. I samband med fastställandet av underhållsbeloppen för åren 1944—1947 tillråddes vederbörande städer och samhällen att verkställa årlig redovisning av de verkliga underhållskostnaderna i enlighet med en specialbokföring, vilken av styrelsen upplagts på sådant sätt, att ifrågavarande kostnader skulle av styrelsen kunna överblickas och bedömas. Avsikten är härvid att skaffa ytterligare underlag för en rättvis beräkning av underhållskostnaderna för nästa period. Städerna och samhällena ha visat stort intresse för denna redovisning, och de flesta av dem ha redan lagt om sin bokföring efter det nya systemet. För att det redovisade kostnadsmaterialet skall kunna läggas till grund för statsbidragsberäkning, måste en granskning och analys av detsamma utföras på liknande sätt, som före vägförstatligandet skedde beträffande vägdistriktens underhållskostnader. Med hänsyn bl. a. därtill att de i redovisningarna upptagna kostnaderna till betydande del framkomma genom fördelning av kostnadsbelopp, som jämväl avse icke statsbidragsberättigade arbeten, blir granskningen jämförelsevis komplicerad och kräver teknisk sakkunskap. Här ifrågavarande arbete, som beräknas bereda fortlöpande sysselsättning åt en man, har på grund av brist på arbetskraft ännu icke kunnat påbörjas.

Utvecklingen av arbetsuppgifterna å avdelningen för rikets städer nödvändiggör enligt de sakkunnigas mening en förstärkning av avdelningens arbetskrafter. Vad härvid angår det av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen anmälda behovet av stadsplaneteknisk expertis kunna emellertid de sakkunniga, i den mån avsikten är att inrätta en särskild befattning hos styrelsen för detta ändamål, icke biträda ett dylikt förslag. Ett samarbete mellan väg- och vattenbyggnadsstyrelsen och byggnadsstyrelsen på hithörande område bör under alla omständigheter upprätthållas även i fortsättningen, eftersom det här gäller frågor, som beröra båda ämbetsverken, och det förefaller vid sådant förhållande naturligt, att verken därvid ömsesidigt tillhandagå varandra med erforderlig sakkunskap.

Till grund för beräkningen av personalbehovet i vad avser ingenjörspersonalen (exklusive avdelningschefen) har lagts följande mycket approximativa arbetstidskalkyl, som huvudsakligen endast avser de löpande arbetsuppgifterna.

	Arbetsdagar pr år
Arbetsplaneärenden, 200 st. per år	400
Stadsplaneärenden, 120 st. per år	100
Frågor rörande trafikledsplaner, utformning av trafikplatser m. m.	150
Fördelningsplaner och anslagsäskanden	30
Ärenden rörande marklösen o. dyl.	40
Kostnadskontroll beträffande utförda byggnadsföretag, 75 st. per år	40
Granskning och analys av redovisade underhållskostnader	260
Diverse	30
Summa	1.050

Om det årliga antalet effektiva arbetsdagar beräknas till 260 per man, skulle alltså enligt denna kalkyl erfordras fyra ingenjörer.

Personalförstärkningen bör i första hand avse ytterligare en kvalificerad medhjälpare till gatuinspektören. Lönesättningen synes därvid böra tillmätas så, att möjlighet öppnas att förvärva en dugande kommunaltekniker med erfarenhet rörande väg- och gatuplanering. De sakkunniga förorda, att för ändamålet inrättas en befattning såsom förste byråingenjör i lönegraden A 27.

Därjämte föreslås inrättande av två byråingenjörsbefattningar i Eo 21, varav den ena avses för arbetet med beräkning av underhållsbidragen och den andra för granskning av arbetsplaner m. m.

De sakkunniga utgå från att de nuvarande befattningarna såsom byråingenjör i A 24 respektive ritare i Eo 15 skola bibehållas.

I enlighet med ovanstående beräkning skulle å avdelning II finnas följande personal, nämligen

Befattning	Lönegrad
1 gatuinspektör	A 29
1 förste byråingenjör	A 27
1 byråingenjör	A 24
2 byråingenjörer	Eo 21
1 ritare	Eo 15
6	

Avdelning III.

Innan de sakkunniga behandla personalfrågorna beträffande avdelning III, som motsvarar den nuvarande vägtrafikavdelningen, vilja de sakkunniga framhålla, att de icke ansett sig böra ingå på frågan om en utvidgning av väg- och vattenbyggnadsstyrelsens uppgifter på vägtrafikområdet. Denna fråga har tagits upp i skilda sammanhang men faller utanför de sakkunnigas uppdrag.

Någon personalförstärkning å förevarande avdelning synes icke för närvarande erforderlig. Däremot vilja de sakkunniga förorda, att i samband med avdelningens inordnande i första utredningsbyrån vissa av avdelningens extra befattningshavare erhålla extra ordinarie anställning.

Såsom framgår av den tidigare lämnade redogörelsen för avdelningens personaluppsättning, finnas för arbetet med bearbetning av rapporter över vägtrafikolyckor 12 extra befattningar, varav 8 inrättats jämlikt Kungl. Maj:ts beslut den 23 november 1945. I sin framställning den 10 november 1945 om denna personalökning anförde väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, som i ärendet samrått med 1945 års trafiksäkerhetskommitté, bl. a. följande.

Under år 1939 inträffade på landsbygdens allmänna vägar omkring 7 500 vägtrafikolyckor, som rapporterats av polischeferna, därav i runt tal 2 000 på rikshuvudvägarna, 2 000 på länshuvudvägarna och 3 500 på övriga allmänna vägar. Under krigsåren sjönk antalet vägtrafikolyckor till mindre än hälften av 1939 års siffror och utgjorde under vart och ett av åren 1940—1944 respektive omkring 3 000, 2 600, 2 800, 2 400 och 2 100 st. på samtliga allmänna vägar på landsbygden. Uppskattas antalet olyckor under innevarande år till omkring 2 100 st., skulle sålunda intill årsskiftet 1945/46 hava inträffat sammanlagt omkring 22 500 olyckor, vilka skola inritas på kartor.

Hittills hava omkring 2 300 rapporter hunnit bearbetas, d. v. s. endast omkring en tiondel av hela det föreliggande materialet. Det kan därför beräknas dröja lång tid innan de hittills inträffade olyckorna hunnit bearbetas. I den mån nya vägsträckor hinna genomgås, ökas även arbetet med den fortlöpande kompletteringen av redan bearbetade vägsträckor, varav följer minskad möjlighet att föra bearbetningen vidare till nya vägar. Skulle motortrafiken åter på allvar komma igång, torde en ökning av olycksfrekvensen icke kunna avvärjas, och i sådant fall kan icke ens det fortlöpande kompletteringsarbetet med nya olyckor medhinnas av den nuvarande personalen.

Det torde vara uppenbart att den av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen bedrivna kartografiska bearbetningen av ifrågavarande rapporter kommer att bliva av stor betydelse för arbetet för ökad trafiksäkerhet. Det synes därför styrelsen vara synnerligen angeläget, att bearbetningen utsträckes att omfatta samtliga landsbygdens allmänna vägar. För genomförandet härav erfordras emellertid en utökning av den personal, styrelsen disponerar för ändamålet. Därest det önskemålet skulle uppställas, att samtliga allmänna vägar på landsbygden skola kunna bearbetas ur olycksfallsynpunkt före år 1950, samtidigt som redan bearbetade vägsträckor fortlöpande skola kompletteras med nytillkommande material, erfordras, enligt styrelsens beräkningar, en förstärkning av den nuvarande personalen med ytterligare tre ritbiträden och fem kontorsbiträden. Denna personalökning kan synas vara betydande. Skall emellertid den påbörjade bearbetningen fullföljas — och därom torde ingen tvekan råda — synes det ur kostnadssynpunkt vara av ringa betydelse, om bearbetningen genom en kraftig personalökning kan utökas att omfatta hela det allmänna vägnätet på relativt kort tid i stället för att med mindre personal utsträcka densamma över en lång följd av år innan samtliga vägar hunnit genomarbetas. För trafiksäkerhetsarbetet inom landet

är givetvis det förra alternativet det riktiga. Även för styrelsens eget arbete med planläggningen av vägbyggnadsarbetet m. m. är det av vikt, att resultatet blir tillgängligt så snart som möjligt. Med hänsyn härtill synes den av styrelsen beräknade personalförstärkningen böra genomföras snarast. Sedan framdeles bearbetningen för samtliga allmänna vägar slutförts och sålunda endast det fortlöpande kompletteringsarbetet återstår, kan viss minskning av personalbehovet emotses, vilken dock givetvis blir beroende dels av trafikens framtida omfattning och därmed även olycksfallfrekvensen, dels av de nya arbetsuppgifter, som eventuellt kunna anförtros åt ifrågavarande personal.

Av den återgivna redogörelsen framgår, att man bör kunna räkna med ett stadigvarande behov av åtminstone en del av den för arbetet med olycksfallsrapporterna anställda personalen. De sakkunniga föreslå med anledning härav, att till en början det antal befattningar, som fanns redan före den genom Kungl. Maj:ts beslut den 23 november 1945 medgivna utvidgningen av verksamheten, uppföres på extra ordinarie stat. I enlighet härmed skulle i personalstaten upptagas en ritare i Eo 15, ett ritbiträde i Eo 6 och två kontorsbiträden i Eo 4 i stället för motsvarande, nu befintliga extra befattningar.

Förutom de normalt vart femte år återkommande trafikräkningarna utföras däremellan varje år mindre trafikräkningar. Bearbetningen av trafikräkningsmaterialet bereder fortlöpande sysselsättning åt en befattningshavare, nämligen den tillfälligt anställde ritare, som avlönas från anslaget till Bidrag till vissa forsknings- och undersökningsarbeten. De sakkunniga vilja förorda, att denne ritare uppföres på stat i lönegraden Eo 12.

Av den för avdelning III beräknade kontorsbiträdespersonalen redovisas de befattningar, vilka äro avsedda speciellt för arbetet med olycksfallsrapporterna, i förevarande sammanhang, medan det ordinarie kontorsbiträdet upptagits nedan under rubriken Övrig för avdelningarna gemensam personal.

I enlighet med vad sålunda anförts skulle till avdelning III höra följande personal, nämligen

Befattning	Lönegrad
1 vägtrafikinspektör	A 29
1 förste byråingenjör	A 26
1 byråingenjör	Eo 21
1 ritare	Eo 15
1 ritare	Eo 12
1 ritbiträde	Eo 6
3 ritbiträden	Ex 6
2 kontorsbiträden	Eo 4
5 kontorsbiträden	Ex 4

Vägarkivet.

Såsom de sakkunniga tidigare framhållit bör det nu till vägbyråns utredningsavdelning hörande vägarkivet göras till ett för första utredningsbyråns avdelningar gemensamt organ.

Vägarkivets arbetsuppgifter kunna indelas i följande huvudgrupper.

1. Vägnumrering: Fastställande av nummer och benämning på befintliga och nytillkommande allmänna vägar. (Uppläggningen av detta arbete är numera i huvudsak färdig).

2. Vägliggare: Upprättande och vidmakthållande av vägliggare för de allmänna vägarna. Liggaren avses skola innehålla uppgifter för varje allmän väg bl. a. om datum för viktigare beslut, längd, bredd, belägenheten av förekommande broar m. m. (Arbetet har ännu icke hunnit påbörjas).

3. Kartregister, kartverk och tekniska uppgifter beträffande allmänna vägar: Fortlöpande komplettering av vägarkivets kartregister och kartverk samt överlämnande av uppgifter till rikets allmänna kartverk, försvarsstaben m. fl. rörande pågående och färdigställda vägarbeten. Ett omfattande samarbete äger härutinnan rum med rikets allmänna kartverk, varvid vägarkivets personal bl. a. lämnar orienteringar om inträffade eller planerade ändringar i vägnätet och verkställer konceptgranskning av kartor, som skola utgivas genom nämnda myndighets försorg.

4. Kartverk och tekniska uppgifter beträffande enskilda vägar m. m.:

Upprättande och fortlöpande komplettering av kartverk över

de enskilda vägar (även skogs- och odlingsvägar), vilka tillkomma med statsbidrag,

av domänverket utförda vägar,

de enskilda vägar, till vilkas underhåll statsbidrag utgår, samt

färje- och båtleder m. m., till vilkas uppehållande statsbidrag utgår från anslaget till Bidrag till vissa kommunikationsändamål.

Överlämnande av uppgifter till rikets allmänna kartverk, försvarsstaben m. fl. rörande färdigställda enskilda vägar samt i vissa fall även rörande pågående sådana vägföretag.

(Arbetet med upprättande av här ifrågavarande kartverk är i huvudsak ännu icke påbörjat).

5. Arkiv: Sammanställning och registrering av beslut dels om byggande av allmän väg, dels om förändring av enskild väg till allmän och indragning av allmän väg. Registrering och förvaring av kopior av arbetsplaner till allmänna vägar.

6. Ändringar i huvudvägnätet: Biträde vid beredning av sådana ärenden.

7. Diverse ritarbeten åt de byråer och avdelningar i styrelsen, som icke ha egen ritpersonal.

Vägarkivets personal utgöres av en ingenjörsassistent i Eo 17 och två ritare i Eo 15. På ingenjörsassistenten ankommer att jämförelsevis självständigt leda arbetet inom arkivet, och han står därvid såsom närmast ansvarig för att de många tekniska uppgifter, som från olika håll inkomma till arkivet, bliva vederbörligen införda i kartverk och register samt på ett riktigt sätt delgivas de avdelningar inom styrelsen och de utomstående myndigheter, som skola underrättas. Han företräder i regel styrelsen vid överläggningar med representanter för rikets allmänna kartverk och andra myndigheter rörande kartfrågor och sköter i huvudsak på egen hand det viktiga arbetet med vägnumreringen. I hans åligganden ingår därjämte att upprätta förslag till uppläggande av nya kartverk och register m. m. För de angivna arbetsuppgifterna erfordras framför allt stort ordningssinne men också ett betydande mått av organisationsförmåga. Genom sitt arbete får ingenjörsassistenten en god överblick över stora delar av verksamheten på vägväsendets område, och han kommer därigenom att utgöra en värdefull tillgång såsom en central upplysningskälla rörande vägnätet i landet. Med hänsyn till de kvalifikationer, som krävas av här ifrågavarande tjänsteman, och då det måste anses angeläget, att alltför täta personbyten på befattningen icke ske, vilja de sakkunniga förorda, att befattningen uppflyttas till lönegraden A 21, varvid tjänstebenämningen skulle ändras till byråingenjör.

Den begynnande återgången till fredsmässiga förhållanden inom vägväsendet torde även för vägarkivets del komma att medföra en ökning av arbetet. De sakkunniga föreslå med hänsyn härtill, att i avvaktan på ytterligare erfarenhet arkivets personal förstärkes med ett ritbiträde i Eo 6.

Vägarkivets personal skulle i enlighet härmed omfatta följande befattningshavare, nämligen

	Befattning	Lönegrad
1	byråingenjör	A 21
2	ritare	Eo 15
1	ritbiträde	Eo 6
4		

Övrig för avdelningarna gemensam personal.

För arbetet som byråregistrator på första utredningsbyrån bör avdelas den nu till vägbyråns utredningsavdelning hörande kanslibiträdestjänsten i A 7.

Enligt i vägstadgan meddelade bestämmelser skola beslut om fastställande av flerårsplaner, avvikelser från flerårsplaner och fastställande av arbetsplaner, avseende allmän väg, genom väg- och vatten-

byggnadsstyrelsens försorg delgivas vederbörande länsstyrelser, länsvägnämnder, vägnämnder m. fl. Beträffande arbetsplan skall därjämte i allmänhet envar ägare av fastighet, över vilken vägen framdrages, underrättas om fastställelsebeslutet. Även i fråga om beslut om förändring av enskild väg till allmän och om indragning av allmän väg föreligger viss delgivningsskyldighet. Det närmaste ansvaret för ifrågavarande delgivningsförfarande är för närvarande lagt på ett av de ordinarie kontorsbiträdena i vad avser utredningsavdelningen och på en ritare i vad avser avdelningen för rikets städer. Efter omorganisationen böra hithörande uppgifter, som torde få anses vara av jämförelsevis kvalificerad natur, sammanhållas av en befattningshavare i kanslibiträdes ställning. De sakkunniga föreslå därför, att ovannämnda kontorsbiträdesbefattning utbytes mot en kanslibiträdestjänst i A 7.

Till den för avdelningarna gemensamma biträdespersonalen å första utredningsbyrån böra vidare hänföras följande nu befintliga befattningar, nämligen 3 kontorsbiträden i A 4 och 1 kontorsbiträde i Eo 4. Behovet av personal för skriv- och expeditionsarbete torde vara jämförelsevis större å första utredningsbyrån än å övriga tekniska byråer. Enligt vad de sakkunniga inhämtat har den nu befintliga, på stat uppförda personalen för hithörande göromål visat sig för knapp redan vid nuvarande förhållanden. På grund av att tillfällig biträdespersonal, avlönad av medel för investeringsutredningen, funnits att tillgå å utredningsavdelningen och avdelningen för rikets städer, har emellertid arbetet hittills kunnat fullgöras i tillfredsställande takt. Erforderligt antal biträdesbefattningar bör nu uppföras på styrelsens stat. De sakkunniga föreslå, att medel beräknas för anställande av ytterligare 2 kontorsbiträden i Eo 4 samt 3 skrivbiträden i Eo 2.

I enlighet med vad sålunda anförts skulle den för avdelningarna gemensamma biträdespersonalen omfatta följande befattningshavare, nämligen

	Befattning	Lönegrad
2	kanslibiträden	A 7
3	kontorsbiträden	A 4
3	kontorsbiträden	Eo 4
3	skrivbiträden	Eo 2
11		

Nedan har sammanfattningsvis angivits dels den nuvarande och dels den föreslagna personalorganisationen för de arbetsuppgifter, som skulle ankomma på första utredningsbyrån.

Vägbyrån.

Utredningsavdelningen

		Lönegrad
1	byrådirektör	C 5
2	förste byråingenjörer	A 26
1	byråingenjör	A 24
1	byråingenjör	A 21
3	byråingenjörer	Eo 21
1	ingenjörsassistent	Eo 17
2	ritare	Eo 15
1	kanslibiträde	A 7
2	kontorsbiträden	A 4
1	kontorsbiträde	Eo 4

		Arv. lönekl.
1	ingenjör	26
3	ingenjörer	21
19		

Avdelningen för rikets städer

		Lönegrad
1	gatuinspektör	A 29
1	byråingenjör	A 24
1	ritare	Eo 15
1	kontorsbiträde	A 4
4		

Vägtrafikavdelningen

1	vägtrafikinspektör	A 29
1	förste byråingenjör	A 26
1	byråingenjör	Eo 21
1	ritare	Ex 15
4	ritbiträden	Ex 6
1	kontorsbiträde	A 4
7	kontorsbiträden	Ex 4

		Arvode
1	ritare	450:—/mån.
17		

Totalt 40 befattningshavare.

Härtill kommer den för planering av arbetslöshetsarbeten den 1 december 1945 anställda personalen, omfattande 14 befattningshavare.

Första utredningsbyrån.

Avdelning I

		Lönegrad
1	byrådirektör	C 5
2	förste byråingenjörer	A 27
1	förste byråsekreterare	A 26
2	byråingenjörer	A 24
2	byråingenjörer	Eo 24
1	byråingenjör	A 21
3	byråingenjörer	Eo 21
2	ingenjörsassistenter	Eo 17
14		

Avdelning II

1	gatuinspektör	A 29
1	förste byråingenjör	A 27
1	byråingenjör	A 24
2	byråingenjörer	Eo 21
1	ritare	Eo 15
6		

Avdelning III

1	vägtrafikinspektör	A 29
1	förste byråingenjör	A 26
1	byråingenjör	Eo 21
1	ritare	Eo 15
1	ritare	Eo 12
1	ritbiträde	Eo 6
3	ritbiträden	Ex 6
2	kontorsbiträden	Eo 4
5	kontorsbiträden	Ex 4
16		

Vägarkivet

1	byråingenjör	A 21
2	ritare	Eo 15
1	ritbiträde	Eo 6
4		

Övrig för avdelningarna gemensam personal

2	kanslibiträden	A 7
3	kontorsbiträden	A 4
3	kontorsbiträden	Eo 4
3	skrivbiträden	Eo 2
11		

Totalt 51 befattningshavare.

2. Andra utredningsbyrån.

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

På hamnbyrån finnes för närvarande, förutom byråchefen, som är placerad i lönegraden A 30, följande på väg- och vattenbyggnadsstyrelsens stat uppförda personal, vilken är avdelad för arbetsuppgifter, som vid genomförande av den av de sakkunniga föreslagna organisationen skulle ankomma på andra utredningsbyrån, nämligen

	Befattning	Lönegrad
1	förste byråingenjör	A 26
1	byråingenjör	A 21
1	ritare	Eo 15.
3		

Därjämte finnes för dessa uppgifter en ingenjörsbefattning med arvode motsvarande lön enligt 27 löneklassen jämte däråbelöpande rörligt tillägg och kristillägg; kostnaderna för nämnda befattning bestridas av byggnadsmedel.

Biträdespersonalen på byrån utgöres dels av ett kanslibiträde i A 7, som tjänstgör såsom byråregistrator, dels av ett kontorsbiträde i Eo 4 och fyra tillfälligt anställda kontorsbiträden med arvoden utgående av byggnadsmedel. Kontorsbiträdena äro sammanförda till en för byråns avdelningar gemensam skrivcentral. Av ifrågavarande personal torde kanslibiträdet och det extra ordinarie kontorsbiträdet kunna anses motsvara den biträdespersonal, som nedan beräknas för andra utredningsbyrån.

På andra utredningsbyrån skulle bl. a. ankomma att svara för behovsutredning och planläggning beträffande statliga åtgärder i fråga om hamn- och farledsbyggandet. Till belysande av omfattningen av detta arbete må följande anföras.

Till *utvidgning och förbättring av statens fiskehamnar och farleder* ha för budgetåren 1938/39 och 1939/40 anvisats 200 000 kronor respektive 150 000 kronor[1]. Såsom B-anslag upptogs för budgetåret 1940/41 ett belopp av 500 000 kronor, avsett att disponeras, då förhållandena på arbetsmarknaden därtill gåve anledning. Beloppet togs dock icke i anspråk och står ej längre till förfogande. För budgetåren 1942/43—1945/46 ha i vanlig ordning anvisats respektive 75 000, 200 000, 300 000 och 500 000 kronor.

Av hittills utförda fiskehamnar tillhöra 33 staten. Byggandet av dessa

[1] Av anslaget för budgetåret 1939/40 indrogs sedermera ett belopp av 55.000 kronor.

hamnar påbörjades år 1913 och fortgick därefter ett 20-tal år. Största antalet (omkring tre fjärdedelar) utfördes under förra hälften av nämnda period. Byggnadskostnaden uppgick till sammanlagt omkring 16.8 miljoner kronor.

Alltsedan år 1920 har riksdagen för varje år, utom för budgetåret 1924/25, anvisat anslag till understödjande av sådana fiskehamnsbyggnader, vilka icke tillhöra staten. Från och med budgetåret 1935/36 har till *bidrag till byggande och underhåll av statsunderstödda fiskehamnar* för varje budgetår anvisats ett reservationsanslag med nedan angivna belopp.

Budgetår	Kronor	Budgetår	Kronor
1935/36	105 200	1941/42	100 000
1936/37	100 000	1942/43	100 000
1937/38	200 000	1943/44	200 000
1938/39	200 000	1944/45	300 000
1939/40	200 000[1]	1945/46	500 000
1940/41	100 000		

Utöver det för budgetåret 1940/41 anvisade beloppet å 100 000 kronor upptogos 2 000 000 kronor såsom B-anslag. Detta har icke till någon del tagits i anspråk och står ej längre till förfogande.

Jämsides med den ordinarie medelstilldelningen ha sedan budgetåret 1931/32 medel från arbetslöshetsanslag ställts till väg- och vattenbyggnadsstyrelsens förfogande för utförande av byggnadsarbeten beträffande statsunderstödda fiskehamnar. Denna medelstilldelning har från och med budgetåret 1935/36 uppgått till följande belopp:

Budgetår	Kronor	Budgetår	Kronor
1935/36	1 753 320	1940/41	1 819 500
1936/37	574 800	1941/42	1 239 200
1937/38	1 226 300	1942/43	131 700
1938/39	303 700	1943/44	387 100
1939/40	200 700	1944/45	1 917 790

Frågan om fiskehamnsbyggandet är för närvarande föremål för utredning genom en statlig kommitté, 1944 års fiskehamnsutredning. Det hade givetvis varit av stort värde vid behandlingen av förevarande organisationsfråga, om fiskehamnsutredningens slutliga förslag hade förelegat och blivit föremål för statsmakternas prövning. Utredningens allmänna uppfattning om byggnadsbehovet framgår emellertid i någon mån redan av det utlåtande, utredningen den 21 oktober 1944 avgivit över väg- och vattenbyggnadsstyrelsens framställning om anslag

[1] Härav indrogs sedermera ett belopp av 50 000 kronor.

för budgetåret 1944/45 till bidrag till byggande och underhåll av statsunderstödda fiskehamnar. Av det referat av nämnda utlåtande, som finnes intaget i 1945 års statsverksproposition (VI huvudtiteln, s. 94 och 95), återgives här följande avsnitt.

Utredningen framhåller till en början, hurusom av verkställda undersökningar framginge, att under perioden 1933—1939 utförts anläggnings- och förbättringsarbeten i de statliga och statsunderstödda fiskehamnarna för en kostnad av omkring 16 miljoner kronor eller cirka 2,3 miljoner kronor för år. De statsbidrag, vilka möjliggjort dessa arbeten, härrörde till omkring en tredjedel från anslag som anvisats under sjätte huvudtiteln och till omkring två tredjedelar från anslag under femte huvudtiteln. Sistnämnda anslag avsåge åtgärder för lindrande av arbetslöshet.

Trots de relativt stora belopp, som sålunda före kriget nedlagts på fiskehamnarnas förbättring, förelåge alltjämt avsevärda behov av hamnarbeten. Under nu rådande kristid med brist på arbetskraft och material hade hamnbyggnadsverksamheten och anslagen till densamma varit synnerligen begränsade, vilket bidragit till en ackumulering av kraven på utvidgningar och förbättringar i hamnarna. Även byggnadskostnadernas stegring under senare år hade indirekt bidragit härtill.

Fiskehamnsutredningen hade under år 1944 genom cirkulärskrivelser till flertalet länsstyrelser inhämtat uppgifter om de behov i fråga om förbättrade hamnförhållanden, som förelåge i länen dels utmed rikets kuster, dels ock i de större sjöar, i vilka fiske av någon betydenhet bedreves. Vidare hade utredningen granskat och förberedelsevis prövat inom väg- och vattenbyggnadsstyrelsen upprättade förteckningar över sådana hamnföretag av nu avsedd art, beträffande vilka vederbörande hamnintressenter gjort framställning om upprättande av arbetsplan eller om statsbidrag. Slutligen hade utredningen under resa till ett stort antal fiskelägen utmed rikets västkust studerat fiskehamnarnas nuvarande beskaffenhet och tagit del av föreliggande behov och önskemål.

Ehuru fiskehamnsutredningens arbete hittills icke fortskridit så långt, att utredningen ännu vore i stånd att överblicka hela behovet av byggnadsarbeten i fiskehamnarna eller kunde verkställa någon säker gradering av de olika arbetenas angelägenhetsgrad, ansåge sig utredningen redan nu kunna konstatera, att ett mycket stort antal hamnar vore i behov av snar förbättring eller utvidgning och att starka skäl talade för anläggning av nya fiskehamnar på ett relativt stort antal platser.

De förenämnda, av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen sammanställda förteckningarna omfattade omkring 200 företag. I fråga om cirka 150 av dessa företag hade kostnaden antingen uppskattats eller beräknats och utgjorde sammanlagt 28,5 miljoner kronor. Utöver nämnda företag hade ett antal nya projekt redovisats av vederbörande länsstyrelser.

Under den företagna studieresan till hamnarna på västkusten hade utredningen konstaterat, att en mångfald befintliga fiskehamnar vore i så dåligt skick, att de ej längre erbjöde tillförlitligt skydd för fiskebåtarna. Arbetena med dessa hamnars förbättring kunde därför ej längre utan risk för båtar och annan egendom uppskjutas. Härtill komme att erforderliga reparationer skulle bliva allt dyrbarare, ju längre deras utförande fördröjdes.

Den kraftiga utveckling fisket under senare år genomgått — en utveck-

ling som bland annat tagit sig uttryck i en fortgående nyanskaffning av allt större och mera utrymmeskrävande båtar — hade framkallat trängande behov i många hamnar av större hamnbassänger, kajutrymmen och vattendjup, d. v. s. utvidgningsarbeten av avsevärd omfattning. Icke heller dessa arbeten syntes längre kunna uppskjutas, enär trängseln i hamnarna medförde stora olägenheter för fiskarna, såsom ökad arbetsbörda, tidsförluster och minskade förtjänstmöjligheter.

Slutligen förelåge på många orter, där skydd för fiskarnas båtmateriel för närvarande helt saknades, behov av nya hamnanläggningar, vilka vore erforderliga, därest fisket överhuvudtaget skulle kunna fortgå och utvecklas.

Med hänsyn till vad sålunda anförts ville fiskehamnsutredningen såsom sin uppfattning framhålla, att en väsentlig ökning av de under krisåren starkt begränsade anslagen till arbeten i fiskehamnar nu vore oundgängligen nödvändig. I första hand syntes därvid — i avvaktan på de förslag fiskehamnsutredningen under sitt fortsatta arbete kunde komma att framlägga — anslagen böra beräknas så, att arbetena med fiskehamnarnas förbättring kunde återupptagas i minst samma utsträckning som före kriget. Härvid borde hänsyn även tagas till byggnadskostnadernas ökning samt till det förhållandet, att arbetslöshetsmedel för närvarande icke i nämnvärd utsträckning kunde påräknas för ändamålet, så länge arbetslöshet ej rådde. Utredningen ville i detta sammanhang erinra därom, att de begränsade ordinarie anslagen till fiskehamnsarbeten under förkrigstiden motiverades med möjligheterna att taga i anspråk arbetslöshetsmedel.

Fiskehamnsutredningen ansåge sig i anslutning till vad sålunda anförts böra förorda, att för fiskehamnsarbeten äskades anslag för budgetåret 1945/46 med belopp, som möjliggjorde utförande av arbeten för en beräknad kostnad av minst 3,2 miljoner kronor, motsvarande den tidigare angivna förkrigskostnaden, 2,3 miljoner kronor, ökad med hänsyn till byggnadskostnadernas stegring med cirka 40 procent.

På uppdrag av fiskehamnsutredningen har väg- och vattenbyggnadsstyrelsen utfört och har alltjämt under arbete upprättande av preliminära arbetsplaner till en mängd ifrågasatta byggnadsföretag, vilka äro föremål för utredningens prövning. Med stöd av sålunda utförda och pågående undersökningar har styrelsen i sin framställning om anslag till hamnar och farleder för budgetåret 1946/47 uppskattningsvis angivit kostnaden för de arbeten i statliga och statsunderstödda fiskehamnar, vilka anses böra i första hand komma till utförande under de närmaste åren, till 30 à 40 miljoner kronor. Med utgående från den förutsättningen, att dessa arbeten skulle utföras inom en femårsperiod och med statsbidrag av i genomsnitt 90 %, har styrelsen beräknat medelsbehovet för nästkommande budgetår till 6 miljoner kronor.

Utöver det behov av fiskehamnsarbeten, som skulle kunna tillgodoses inom den ovan angivna kostnadsramen av 30 à 40 miljoner kronor, föreligger enligt vad de sakkunniga inhämtat ett omfattande och delvis redan nu ganska angeläget behov av ytterligare arbeten av här ifrågavarande slag.

Ett särskilt reservationsanslag till *bidrag till byggande och förbätt-*

ring av mindre hamnar och farleder anvisades första gången för budgetåret 1935/36. Detta anslag, vilket avräknas mot automobilskattemedlen, har på grund av krisförhållandena varit indraget under flera år. Under de budgetår, anslaget förekommit i riksstaten, har det varit upptaget till följande belopp:

Budgetår	Kronor	Budgetår	Kronor
1935/36	500 000	1939/40	1 000 000[1]
1936/37	750 000	1940/41	500 000
1937/38	750 000	1944/45	100[2]
1938/39	750 000		

Av arbetslöshetsanslag ha för här ifrågavarande ändamål under budgetåren 1936/37—1939/40 anvisats respektive 131 400, 499 500, 610 650 och 26 950 kronor.

Enligt vad väg- och vattenbyggnadsstyrelsen i sina riksdagspetita för nästkommande budgetår uppgivit, föreligga för närvarande utarbetade förslag till ett 50-tal småbåtshamnar och liknande anläggningar med en beräknad kostnad av cirka 5,5 miljoner kronor. Styrelsen har i detta sammanhang vidare framhållit, att ett ökat behov av hamnanläggningar för motorbåtstrafiken med största sannolikhet kan förväntas, efter hand som flytande drivmedel ställas till förfogande för densamma. Ehuru det ej varit möjligt för styrelsen att göra någon beräkning av storleken av den bensinskatt, som under budgetåret 1946/47 kan komma att inflyta från den mindre sjöfarten, har styrelsen föreslagit, att ovannämnda anslag för nästa budgetår upptages med ett belopp av 500 000 kronor.

Till *bidrag till handelshamnar och farleder* har från och med budgetåret 1928/29 årligen anvisats ett reservationsanslag. För de senaste elva budgetåren har anslaget utgått med följande belopp.

Budgetår	Kronor	Budgetår	Kronor
1935/36	300 000	1941/42	100 000
1936/37	600 000	1942/43	100 000
1937/38	600 000	1943/44	100 000
1938/39	450 000	1944/45	250 000
1939/40	400 000	1945/46	200 000
1940/41	600 000		

Utöver det för budgetåret 1940/41 upptagna beloppet anvisades 1 500 000 kronor såsom B-anslag, vilket emellertid icke till någon del tagits i anspråk och ej längre står till förfogande.

Vidare uppfördes å allmän beredskapsstat för budgetåret 1944/45 två anslag för här ifrågavarande ändamål, nämligen 1 000 000 kronor å

[1] Härav indrogs sedermera ett belopp av 450 000 kronor.
[2] Formellt belopp.

allmän beredskapsstat II och 9 000 000 kronor å allmän beredskapsstat III, vilka hittills icke tagits i anspråk.

Vid sidan av ifrågavarande anslag ha för budgetåren 1928/29—1933/34 särskilda riksstatsanslag anvisats direkt till vissa företag. Vidare har Kungl. Maj:t under åren 1931—1940 beviljat bidrag till handelshamnar från arbetslöshetsanslag med sammanlagt 6 834 100 kronor. Statens arbetsmarknadskommission har under budgetåren 1940/41—1943/44 till fem olika hamnföretag beviljat bidrag med sammanlagt 2 184 860 kronor. Slutligen kan nämnas, att sedan krigsutbrottet 1939 till två större och tre mindre farledsföretag anvisats sammanlagt 24 457 000 kronor.

Anmärkas bör att statsbidraget till handelshamnar ofta motsvarar endast en mindre del av byggnadskostnaden.

Antalet hamnar, vilka kunna hänföras till kategorin handelshamnar, utgör 120.

Enligt uppgift i investeringsutredningens betänkande med förslag till investeringsreserv av statliga, kommunala och statsunderstödda anläggningsarbeten för budgetåret 1944/45 (SOU 1944:12, s. 144) har kommerskollegium uppskattat den genomsnittliga anläggningsverksamheten för åren 1912—1936 beträffande handelshamnar till omkring 20 miljoner kronor per år. Större delen av denna verksamhet bedrives utan statsbidrag och står därför icke under väg- och vattenbyggnadsstyrelsens kontroll. För att styrelsen skall kunna få erforderlig överblick över handelshamnsfrågorna i landet kräves emellertid, att styrelsen följer utvecklingen även beträffande den icke statsunderstödda byggnadsverksamheten på hithörande område.

En kommittéutredning pågår för närvarande rörande ökad planmässighet i den svenska hamnbyggnadspolitiken m. m. I avvaktan på resultatet av denna utredning har väg- och vattenbyggnadsstyrelsen i sina riksdagspetita förklarat sig anse, att statsbidrag från här ifrågavarande anslagstitel endast bör beviljas till sådana företag, som med hänsyn till befintliga anordningars bestånd eller andra speciella omständigheter äro i särskilt behov därav. I enlighet härmed har styrelsen för nästa budgetår äskat endast ett belopp av 200 000 kronor eller samma belopp, som anvisats för innevarande budgetår.

Till ytterligare belysande av den hittillsvarande omfattningen av väg- och vattenbyggnadsstyrelsens utredningsuppgifter beträffande hamn- och farledsbyggnader meddelas i nedanstående tablå uppgift angående antalet under tiden 1/1 1936—30/6 1945 inom hamnbyrån upprättade eller granskade arbetsplaner till fiske-, småbåts- och handelshamnar samt farleder med angivande av den sammanlagda beräknade kostnaden för dessa projekt.

År	Fiskehamnar		Småbåtshamnar		Handelshamnar		Farleder	
	Antal	Beräknad kostnad kronor	Antal	Beräknad kostnad kronor	Antal	Beräknad kostnad kronor	Antal	Beräknad kostnad kronor
1936	61	6 810 000	8	920 000	10	2 640 000	6	4 040 000
1937	64	5 700 000	18	2 800 000	13	5 600 000	8	3 700 000
1938	28	1 800 000	19	1 600 000	16	3 800 000	—	—
1939	11	1 050 000	17	1 500 000	9	2 800 000	1	1 040 000
1940	8	2 930 000	2	100 000	3	1 510 000	3*	3 220 000*
1941	17	3 830 000	1	50 000	5	5 400 000	1	40 000
1942	10	2 000 000	1	320 000	5	4 360 000	1	870 000
1943	19	3 240 000	1	20 000	3	4 880 000	—	—
1944	27	4 320 000	3	330 000	7	6 620 000	1	150 000
1/1—30/6 1945	20	5 810 000	5	585 000	14	11 175 000	1	1 270 000
Summa	**265**	**37 490 000**	**75**	8 225 000	**85**	**48 785 000**	**22**	**14 330 000**
Medelkostnad/objekt		141 000		110 000		574 000		651 000

Förutom utredningsuppgifter, som hänföra sig till anläggningsverksamheten, skulle på andra utredningsbyrån ankomma vissa andra slag av uppgifter, nämligen underhållskontroll beträffande vissa icke-statliga hamnar, frågor rörande förvaltning och drift av statliga fiskehamnar och farleder m. m.

Den väg- och vattenbyggnadsstyrelsen åvilande kontrollen över underhållet av med statsbidrag utförda hamnar och farleder har med åren, i den mån nya anläggningar kommit till utförande, successivt ökat och omfattar för närvarande 315 hamnar och 91 farleder. Styrelsens kontroll över sjöregleringars handhavande avser för närvarande sjöarna Siljan, Skagern, Vättern, Boren, Roxen, Glan, Mälaren, Hjälmaren och Sommen. De hamnar och farleder, vilkas förvaltning och drift ankommer på styrelsen, utgöras av de 33 statliga fiskehamnarna samt av Södertälje kanal, Falsterbokanalen, Sotenkanalen, Väddö kanal och Strömma kanal. Vid dessa anläggningar äro anställda 33 hamnmästare och 44 kanaltjänstemän.

Såvitt de sakkunniga kunna bedöma, föreligga skäl för antagande, att den statliga och statsunderstödda hamnbyggnadsverksamheten inom en nära framtid kommer att ökas ganska väsentligt. Vad beträffar utrednings- och planläggningsverksamheten på förevarande område må framhållas att större krav hädanefter komma att ställas på styrel-

* Därtill kommer Falsterbokanalen med en verklig kostnad av cirka 21 000 000 kronor.

sen i detta hänseende, såväl därför att på styrelsen torde ankomma att på grundval av de båda nu verksamma hamnutredningskommittéernas utredningsresultat fortsättningsvis fullfölja arbetet på ökad planmässighet i den svenska hamnbyggnadspolitiken som på grund av styrelsens vidgade uppgift såsom ett organ för den statliga arbetsmarknadspolitiken. Vid avvägningen av andra utredningsbyråns personalorganisation bör hänsyn jämväl tagas därtill att på väg- och vattenbyggnadsstyrelsen lagts förvaltningen av bl. a. Falsterbokanalen och Södertälje kanal utan att styrelsen därvid erhållit någon förstärkning av byråpersonalen. Även om denna arbetsuppgift för det centrala organets vidkommande icke är av sådan omfattning, att den kan motivera anställande av särskild arbetskraft, bidrager den dock att öka personalbehovet.

Med hänsyn till ovan anförda omständigheter ha de sakkunniga funnit erforderligt, att andra utredningsbyråns personalorganisation tillmätes något större än motsvarande avdelning inom hamnbyrån. Arbetsuppgifterna synas med hänsyn till sin natur kunna uppdelas i två grupper, varav den ena omfattar utredningsuppgifter, som hänföra sig till byggnadsverksamheten, och den andra frågor rörande drift och förvaltning av hamnar och farleder, underhållskontroll, remissärenden i diverse vattenbyggnadstekniska frågor m. m. För vardera av dessa båda grupper bör finnas en förste byråingenjör. De sakkunniga föreslå, att den ene hänföres till lönegraden A 27 och den andre till lönegraden A 26. Därjämte ha de sakkunniga räknat med behov av en byråingenjör i A 21 och en i Eo 21 samt av en ingenjörsassistent i Eo 17 och en ritare i Eo 15. För arbetet med diarieföringen samt för expeditions- och skrivgöromål böra finnas ett kanslibiträde i A 7, ett kontorsbiträde i A 4 och ett skrivbiträde i Eo 2.

I nedanstående sammanställning har angivits dels den tekniskt-administrativa personalen å hamnbyrån, dels den ovan för andra utredningsbyrån beräknade personalen.

Hamnbyrån.

Befattning	Lönegrad
1 förste byråingenjör	A 26
	Arv. lönekl.
1 ingenjör	27
	Lönegrad
1 byråingenjör	A 21
1 ritare	Eo 15
1 kanslibiträde	A 7
1 kontorsbiträde	Eo 4.

6.

Andra utredningsbyrån.

Befattning	Lönegrad
1 förste byråingenjör	A 27
1 förste byråingenjör	A 26
1 byråingenjör	A 21
1 byråingenjör	Eo 21
1 ingenjörsassistent	Eo 17
1 ritare	Eo 15
1 kanslibiträde	A 7
1 kontorsbiträde	A 4
1 skrivbiträde	Eo 2.

9.

3. Tredje utredningsbyrån.

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

För avdelningen för vattenförsörjning och avlopp gäller för närvarande följande organisation.

Genom beslut den 10 augusti 1945 har Kungl. Maj:t medgivit, att väg- och vattenbyggnadsstyrelsen må under budgetåret 1945/46 av det under sjätte huvudtiteln för nämnda budgetår anvisade reservationsanslaget å 1 000 000 kronor till Bidrag till anläggningar för vattenförsörjning och avlopp använda sammanlagt högst 310 000 kronor till tillfällig arbetskraft inom styrelsen för handläggning av ärenden rörande vattenförsörjning och avlopp samt till resekostnader och expenser för denna personal. En del av beloppet avser kostnader för personal på hamnbyrån. På avdelningen för vattenförsörjning och avlopp fanns den 1 december 1945 följande personal anställd:

Befattning	Arvode, motsvarande lön enligt nedan angiven löneklass jämte tilläggsförmåner, eller till särskilt belopp
1 avdelningschef	30
1 ingenjör	28
2 ingenjörer	26
1 ingenjör	25
5 ingenjörer	20—22
2 ingenjörsassistenter	15
1 ritare	12
1 ritare	500:—/mån.
1 ritare	385:—/mån.
1 kontorist	350:—/mån.
3 kontorsbiträden	1—3
1 kontorsvakt	190:—/mån.

Beträffande den till avdelningen hörande lokala organisationen gäller följande.

Genom beslut den 17 november 1944 har Kungl. Maj:t bemyndigat väg- och vattenbyggnadsstyrelsen att — såsom extra tjänstemän med placering i lönegraden Ex 26, omfattande löneklasserna 23—25, eller mot arvode, motsvarande högst lön enligt 25 löneklassen civila icke-ordinariereglementet jämte däråt belöpande rörligt tillägg och kristillägg — anställa distriktsingenjörer till det antal, som prövas erforder-

ligt för biträde vid handläggning av frågor om anläggningar för vattenförsörjning och avlopp och som kan fyllas av kompetenta och för ändamålet lämpliga personer, dock högst en för varje län, att med stationering vid vägförvaltning ställas till de länsstyrelsers förfogande, vilka kunna vara i behov därav. Med stöd av detta bemyndigande har styrelsen anställt tio distriktsingenjörer, för vilka fastställts verksamhetsområden (distrikt), som i de flesta fallen omfatta två eller flera län.

Sedermera har Kungl. Maj:t i brev den 11 maj 1945 föreskrivit, att frågor om nyanställning av distriktsingenjörer skola fr. o. m. den 1 juli 1945 underställas Kungl. Maj:ts prövning. Efter framställning av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen har Kungl. Maj:t genom beslut den 15 november 1945 medgivit anställande av ytterligare två distriktsingenjörer ävensom av ett antal assistenter och biträden åt distriktsingenjörerna. En närmare redogörelse för denna personal och för distriktsindelningen återfinnes å s. 163.

Även kostnaderna för denna lokala organisation bestridas av anslaget till Bidrag till anläggningar för vattenförsörjning och avlopp.

Såsom väg- och vattenbyggnadsstyrelsen framhållit i sina riksdagspetita för budgetåret 1946/47 kan den personalorganisation, som uppbyggts för här ifrågavarande arbetsuppgifter, synas stor i förhållande till storleken av de anslagsmedel, som för närvarande stå till styrelsens förfogande för statsbidragsverksamheten beträffande anläggningar för vattenförsörjning och avlopp. (Det för ändamålet anvisade ordinarie anslaget uppgår såsom tidigare nämnts för innevarande budgetår till 1 000 000 kronor.) Styrelsen har emellertid härvid erinrat om att personalkostnaderna, sammanlagt cirka 550 000 kronor per år för den centrala och den lokala organisationen, böra ställas i relation till att styrelsen skall förbereda och sedermera vid behov kunna i på styrelsen ankommande delar handhava en anläggningsverksamhet inom ifrågavarande område motsvarande en anläggningskostnad av cirka 45 miljoner kronor per år (jfr investeringsutredningens förslag och beräkningar rörande investeringsreserv för budgetåret 1945/46, SOU 1945: 12, s. 263—265 och 323—324).

Det må tillika framhållas, att verksamheten icke är begränsad enbart till statsbidragsfördelningen och därmed direkt sammanhängande uppgifter; en viktig funktion är även att öva den tekniska tillsynen över generalplanearbetet i länen och att genom råd och anvisningar sprida kännedom om hur vattenförsörjnings- och avloppsfrågorna på landsbygden i olika fall kunna och böra ordnas.

Personalbehovet påverkas — särskilt i vad avser den centrala organisationen — också därav, att styrelsen har att lösa en mångfald principiella spörsmål av teknisk och administrativ natur. Vad beträffar

anläggningarnas utformning förhåller det sig enligt vad de sakkunniga inhämtat så, att de erfarenheter och normer i detta avseende, som för närvarande föreligga i vårt land, huvudsakligen hänföra sig till förhållandena i städerna och i all synnerhet de större av dessa. I den mån de mindre samhällenas förseende med anläggningar för vattenförsörjning och avlopp blir en uppgift av större ekonomisk omfattning, framstår det därför såsom en betydelsefull angelägenhet att undersöka, huruvida och i vad mån de nu tillämpade normerna böra omarbetas med hänsyn till de smärre anläggningarnas lämpligaste tekniskt-ekonomiska utformning. I administrativt hänseende förekommer en mängd svårlösta problem, bl. a. då de lokala intressena icke kunna förenas om en sådan omfattning av anläggningarna, att dessa kunna tillgodose behovet för vederbörande samhälle eller bebyggelse i dess helhet. Slutligen uppkomma i trakter, där på grund av de geologiska förhållandena grundvattenbrist råder, speciella problem. Dylika problem kunna också bliva aktuella i andra trakter, där vattenförsörjningsanläggningar planeras i sådan omfattning, att konkurrens om grundvattnet kan beräknas inträda.

I viss mån torde arbetet med dessa principiella frågor vara av övergående natur. Sannolikt är emellertid att det kommer att dröja flera år, innan en definitiv lättnad härutinnan inträder.

I förevarande sammanhang kan slutligen också nämnas att på styrelsen torde ankomma att utöva tillsyn över drift, skötsel och underhåll icke endast av de anläggningar, vilka komma till utförande med statsbidrag av anslaget till Bidrag till anläggningar för vattenförsörjning och avlopp, utan även av sådana anläggningar, vilka utföras med bidrag av arbetslöshetsanslag. Sedan år 1930 ha anläggningar av sistnämnda slag utförts till en kostnad av sammanlagt omkring 86 miljoner kronor.

Organiserandet av avdelningen för vattenförsörjning och avlopp kunde påbörjas först under april 1945 i samband med att den av Kungl. Maj:t förordnade avdelningschefen trädde i tjänst. Till följd härav och på grund av svårigheterna att från början överblicka de till väsentlig del nya arbetsuppgifter, som här föreligga, har avdelningens organisation ännu icke kunnat få någon mera definitiv utformning. Detta gäller också i hög grad den distriktsorganisation, som inrättats för hithörande arbetsuppgifter. Även den omständigheten, att en fördelning av arbetsuppgifterna mellan styrelsen och distriktsorganisationen av olika skäl anses ännu icke kunna fastläggas, bidrager till att någon fast organisation ännu icke kunnat genomföras. I avvaktan på tillräcklig erfarenhet upprätthålles för närvarande en ganska stark centralisation i ärendenas handläggning. Styrelsens avsikt är emellertid, enligt vad de sakkunniga inhämtat, att en decentralisering skall

ske, allteftersom distriktsorganisationen erhåller stadga och en betryggande praxis i fråga om ärendenas handläggning utbildats.

I anslutning till vad väg- och vattenbyggnadsstyrelsen i sin petitaskrivelse rörande anslag för budgetåret 1946/47 till Bidrag till anläggningar för vattenförsörjning och avlopp anfört i ämnet må här en kort översikt över den hittillsvarande verksamheten lämnas.

Bortsett från de uppgifter, som redan tidigare åvilat styrelsen i fråga om anläggningar för vattenförsörjning och avlopp (granskning av förslag, investeringsplanläggningen m. m.), har verksamheten hittills i första hand avsett att uppbygga en personalorganisation samt utarbeta tillämpningsföreskrifter i anslutning till statsbidragsförfattningen och anvisningar för sökande av bidrag. Intill den 1 december 1945 hade till styrelsen inkommit ansökningar om statsbidrag jämlikt kungörelsen 1944: 733 avseende ett 100-tal anläggningar för en sammanlagd kostnad av i runt tal 10 miljoner kronor. Därutöver ha tillstånd jämlikt 3 § i kungörelsen att påbörja arbete, innan statsbidrag därtill beviljats, sökts för ett antal anläggningar, för vilka fullständiga ansökningshandlingar och kostnadsberäkningar ännu icke inkommit till styrelsen. Dessutom finnas hos länsstyrelserna ett antal ansökningar, vilka efter verkställd förberedande utredning komma att överlämnas till styrelsen. Vid dessa utredningar biträdas länsstyrelserna av de till väg- och vattenbyggnadsstyrelsens lokalorganisation för vattenförsörjning och avlopp hörande distriktsingenjörerna. Dessas hittillsvarande verksamhet har eljest till övervägande del avsett meddelande av råd och anvisningar vid sökande av statsbidrag, i regel i anslutning till besök på ort och ställe. Styrelsen har hittills beviljat bidrag endast till en enda anläggning. Däremot har intill den 1 december 1945 tillstånd att påbörja arbetet, innan statsbidragsfrågan slutligt prövats, meddelats beträffande 39 anläggningar. Styrelsen har förklarat sig avsiktligt vilja uppskjuta avgörandet av statsbidragsfrågorna, till dess ett större antal ansökningar varit föremål för prövning och viss erfarenhet sålunda vunnits, detta för att i möjligaste mån undvika på otillräcklig erfarenhet grundade bidragsbeslut med därav följande ojämnhet beträffande tillämpningen av bidragsförfattningen.

Såsom närmare framgår av följande utdrag ur styrelsens förenämnda petitaskrivelse har styrelsen uppskattningsvis beräknat de anläggningskostnader, vartill statsbidrag under ett år kan förväntas komma att sökas, till ett belopp ej understigande 20 miljoner kronor och överslagsvis uppskattat det totala investeringsbehovet beträffande sådana anläggningar, vilka äro hänförliga till det här ifrågavarande bidragssystemet, till 1 000 à 1 500 miljoner kronor. Styrelsen har härom anfört:

När det gäller att bedöma omfattningen av den statsbidragsberättigade anläggningsverksamhet, som kan anses betingad uteslutande av sanitära och sociala skäl utan hänsyn tagen till arbetsmarknadsförhållandena, framstår det som naturligt, att i första hand utgå från hittills föreliggande ansökningar om statsbidrag. Att grunda ett bedömande enbart på detta material lärer emellertid icke giva något godtagbart resultat. Det är nämligen att märka, att allmänheten först ganska sent — genom styrelsens förut nämnda anvisningar och distriktsingenjörernas verksamhet — blivit närmare insatt i sättet för sökande av bidrag och villkoren därför. Med hänsyn härtill och då gången av ett ärende — över hälsovårdsnämnd, länsstyrelse m. fl. myndigheter — är relativt tidsödande, synes man få antaga, att antalet hitintills inkomna ansökningar är avsevärt mindre än vad som framdeles kommer att bli fallet. Med ledning av de förfrågningar, som ingått till styrelsen och till distriktsingenjörerna och med den kännedom om behovet, som styrelsen hittills förvärvat, anser styrelsen sig kunna antaga, att de anläggningskostnader, vartill statsbidrag under ett år kan förväntas komma att sökas, kunna uppskattas till ett belopp ej understigande 20 milj. kronor. Styrelsen har emellertid även sökt på annat sätt beräkna storleken av den anläggningsverksamhet, varom här är fråga. I samband med de länsvis bedrivna generalplaneutredningar för vattenförsörjning och avlopp, vilka inom ett antal län utförts eller pågå med anlitande av medel, som anvisas genom statens arbetsmarknadskommission, har folkmängdens fördelning på tätorter och annan bebyggelse tagits i betraktande. Enligt senaste folkräkning och vissa inom styrelsen gjorda uppskattningar äro av landets i runt tal 6,4 milj. invånare 2,4 milj. bosatta i städer, 2,0 milj. i andra tätorter, samhällen, byar och annan samlad bebyggelse om minst 5 fastigheter (motsvarande i medeltal minst 20 invånare) och återstoden 2,0 milj. inom mera spridd bebyggelse. Förutsättes schematiskt, att all anläggningsverksamhet inom städer avseende vattenförsörjning och avlopp icke vore statsbidragsberättigad men att detta däremot vore fallet beträffande all sådan verksamhet inom landskommuner, skulle denna anläggningsverksamhet inom en bebyggelse omfattande 2,0 milj. invånare kunna beräknas falla inom ramen för nu ifrågavarande bidragssystem, under det att för motsvarande ändamål beträffande den återstående, mera spridda eller enstaka landsbebyggelsen, likaledes omfattande 2,0 milj. invånare, bidrag i förekommande fall som regel skulle utgå av under egnahemsstyrelsens förvaltning stående medel till bostadsförbättring på landsbygden. I en den 26 oktober 1942 avgiven utredning angående vattenförsörjnings- och avloppsförhållanden på landsbygden har egnahemsstyrelsen framlagt förslag och kostnadsberäkning beträffande erforderliga förbättringsåtgärder i sagda avseenden för sistnämnda bebyggelse. Med viss justering, bland annat för sedan utredningen verkställdes inträdda förändringar, kan det av egnahemsstyrelsen framlagda programmet beräknas kosta approximativt 200 kronor per person eller sammanlagt 400 milj. kronor. För den bebyggelse, för vilken statsbidrag till anläggningar för vattenförsörjning och avlopp skulle utgå av under väg- och vattenbyggnadsstyrelsens förvaltning stående medel, föreligger icke någon motsvarande beräkning, men kunna anläggningskostnaderna uppskattas till i genomsnitt minst 500 kronor per person, motsvarande en totalkostnad av minst 1 000 milj. kronor. Sannolikt torde kostnaderna ligga mellan nämnda belopp och 1 500 milj. kronor. Utgår man från dessa belopp och förutsätter, att här avsedd bebyggelse i sin helhet skulle förses med anläggningar för vattenförsörjning och avlopp

inom en tidrymd av förslagsvis 30 år, skulle detta innebära en anläggningsverksamhet motsvarande genomsnittliga årliga kostnader av storleksordningen 30 à 50 milj. kronor. Därest de ekonomiska betingelserna härför bliva gynnsamma, synes det icke osannolikt, att ifrågavarande anläggningsarbeten inom få år komma att uppnå nu angivna omfattning.

I detta sammanhang må även framhållas, att inom ett stort antal samhällen, i vissa fall med upp till ett par tusen invånare, för närvarande icke finnas andra än mycket primitiva och bristfälliga anordningar för vattenförsörjning och avlopp. De sanitära olägenheterna härav äro i många fall sådana, att länsstyrelsen meddelat föreläggande för vederbörande kommunala myndighet att inom bestämd tid låta utföra anläggningar av viss omfattning. Det framstår såsom sannolikt, att dylika förelägganden inom de närmaste åren måste meddelas i ökad utsträckning. Samhällen, som å sådant sätt bliva ålagda att ordna hithörande frågor, torde med visst fog komma att förvänta, att det bidrag, som enligt författningen kan utgå, även kommer att beviljas utan större tidsutdräkt. Dessa omständigheter torde förtjäna att särskilt beaktas vid beräknandet av statsbidragsbehovet.

Styrelsen har vidare framhållit, att den takt, i vilken det här avsedda, mycket stora investeringsbehovet borde tillgodoses, givetvis måste i betydande utsträckning avpassas efter konjunkturförhållandena och speciellt efter behovet av att under vikande konjunkturer kunna sysselsätta från andra områden friställd arbetskraft. Med hänsyn till den ur sanitära och sociala synpunkter höga angelägenhetsgraden hos ett stort antal anläggningar har styrelsen emellertid ansett, att anläggningsverksamheten under de närmaste åren även vid god sysselsättning på arbetsmarknaden borde bliva av stor omfattning. Med utgående från här angivna omständigheter har styrelsen för budgetåret 1946/47 räknat med ett statsbidragsbehov av 5 miljoner kronor, motsvarande anläggningskostnader av 10 à 15 miljoner kronor.

Såsom framgår av väg- och vattenbyggnadsstyrelsens ovan återgivna redogörelse föreligger ett mycket stort och delvis också mycket angeläget investeringsbehov beträffande anläggningar för vattenförsörjning och avlopp. Den understödsverksamhet, som för närvarande bedrives av styrelsen, befinner sig ännu på försöksstadiet. Sannolikt är emellertid att framdeles betydligt större ordinarie statsanslag för här ifrågavarande ändamål komma att anvisas än de hittills beviljade. Landets förseende med anläggningar för vattenförsörjning och avlopp är en angelägenhet av liknande betydelse som egnahemsverksamheten och främjandet av bostadsbyggandet på landsbygden och torde alltmer komma att påkalla statsmakternas uppmärksamhet och medverkan.

Med hänsyn till det betydande investeringsbehov, som sålunda föreligger på förevarande område, kan antalet ansökningar om statsbidrag beräknas bliva mycket stort, väsentligen oberoende av huru stora statsanslag som anvisas för ändamålet. Även om dessa anslag till en bör-

jan skulle bliva så begränsade, att endast ett fåtal av de inkomna ansökningarna kan tillgodoses, måste emellertid vid avvägningen av personalorganisationen för hithörande uppgifter hänsyn tagas till att det gäller att utröna den relativa angelägenhetsgraden hos samtliga företag och att därför samtliga ansökningar måste granskas och åtskilliga av dem bliva föremål för jämförelsevis grundliga utredningar.

Såsom framgår av vad tidigare anförts inskränker sig den av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen bedrivna statsbidragsverksamheten icke enbart till behovsprövning och utbetalning av bidrag utan omfattar i stor utsträckning jämväl kontroll och ledning beträffande såväl planläggningen som utförandet av anläggningarna. Dessa uppgifter utgöra ett väsentligt led i verksamheten och kräva, liksom även behovsprövningen, för sitt riktiga fullgörande fackutbildad personal.

För ernående av smidiga arbetsformer bör enligt de sakkunnigas mening eftersträvas en decentralisering av verksamheten till den lokala organisationen, så långt detta är möjligt och lämpligt. Särskilda krav måste emellertid härvid ställas på denna organisation.

För att möjliggöra den decentralisering av arbetet, som är nödvändig för verksamhetens rationella bedrivande, erfordras enligt de sakkunnigas mening en utökning av antalet distriktsingenjörer så, att en dylik befattningshavare finnes i varje län. Enligt vad de sakkunniga erfarit föreligger emellertid en sådan brist på ingenjörer med sakkunskap i fråga om vattenförsörjnings- och avloppsanläggningar, att det för närvarande är mycket svårt att anskaffa ytterligare personer med kompetens för distriktsingenjörstjänst. Dylika ingenjörer äro mycket eftersökta av städernas organ för vattenförsörjning och avlopp och av privata företag, och redan tillsättandet av de tolv nu inrättade befattningarna har visat sig förenat med stora svårigheter. Med hänsyn till här berörda omständigheter torde det vara ofrånkomligt att, intill dess den lokala organisationen hunnit i erforderlig mån utbyggas, ärendena i exceptionellt stor omfattning handläggas centralt. Denna ordning bör betraktas såsom ett övergångsstadium, till dess en mera bestämd praxis i fråga om ärendenas behandling utbildats och distriktsingenjörerna förvärvat erforderlig rutin. Utbyggandet av den lokala organisationen med ytterligare distriktsingenjörer bör enligt de sakkunnigas mening lämpligen förberedas så, att på tredje utredningsbyrån och hos de nu anställda distriktsingenjörerna placeras ett lämpligt antal ingenjörer för utbildning till dylik tjänst. För att underlätta en lösning på detta sätt av personalfrågan bör möjlighet beredas väg- och vattenbyggnadsstyrelsen att i mån av behov anställa ifrågavarande ingenjörer såsom extra ordinarie tjänstemän, därav en del i lönegraden Eo 24 och en del i lönegraden Eo 21. Anställning i lönegraden Eo 24 bör dock i regel icke ifrågakomma annat än för ingenjörer med flerårig väg- och vattenbygg-

nadspraktik och först efter det vederbörande undergått erforderlig provtjänstgöring. Dessa rekryteringsbefattningar böra alltefter omständigheterna kunna flyttas mellan väg- och vattenbyggnadsstyrelsen och den lokala organisationen.

Till frågan om den närmare utformningen av den lokala organisationen återkomma de sakkunniga längre fram. Beträffande personalbehovet för tredje utredningsbyrån få de sakkunniga i anslutning till den ovan lämnade orienteringen anföra följande.

Till en början må framhållas att de sakkunniga med hänsyn till vad förut anförts angående svårigheterna att för närvarande fixera arbetsfördelningen mellan styrelsen och den lokala organisationen icke ansett sig kunna i någon större utsträckning föreslå inrättandet av ordinarie tjänster.

Till hjälp vid ledningen av verksamheten och vid handläggningen av uppgifter, som kräva särskild sakkunskap, erfordras å byrån vissa befattningshavare med mera ingående erfarenhet rörande anläggningar för vattenförsörjning och avlopp. Dessa befattningshavare böra äga sådan kompetens, att åt dem kan uppdragas att i viss mån självständigt handleda distriktsingenjörerna och den biträdande personalen på byrån i deras verksamhet. För närvarande finnas å avdelningen för vattenförsörjning och avlopp tre ingenjörer av detta slag, vilka i fråga om tjänsteställning motsvara förste byråingenjörer. Såvitt de sakkunniga kunna bedöma, föreligger ett stadigvarande behov av denna personal, och de sakkunniga föreslå därför inrättande av tre förste byråingenjörsbefattningar, därav två i A 27 och en i Eo 27.

Det mera permanenta behovet av kvalificerad biträdande personal på byrån ävensom det ovan omförmälda behovet av rekryteringspersonal för den lokala organisationen synes böra tillgodoses genom att på styrelsens personalstat uppföras sju byråingenjörsbefattningar, därav fyra i Eo 24 och tre i Eo 21. När frågan om inrättande av ytterligare distriktsingenjörstjänster blir aktuell, bör i enlighet med vad ovan anförts samtidigt övervägas i vilken utsträckning en minskning av här ifrågavarande byråpersonal bör genomföras.

För utförande av mera rutinmässigt granskningsarbete m. m. böra finnas två ingenjörsassistenter i Eo 17 och två ritare i Eo 15. Därjämte erfordras en ritare i Eo 12.

De sakkunniga ha vidare funnit skäl föreslå, att en kontoristbefattning i A 9 inrättas för handhavande av byråns ritningsarkiv och för förande av register över i investeringsplanen ingående företag m. m.

Slutligen ha de sakkunniga för diarieföringsarbetet samt för expeditions- och skrivgöromålen räknat med behov av ett kanslibiträde i A 7, två kontorsbiträden i Eo 4 och ett skrivbiträde i Eo 2.

En sammanställning, utvisande personalorganisationen (frånsett vederbörande chefsbefattningar) dels å avdelningen för vattenförsörjning och avlopp dels å den föreslagna tredje utredningsbyrån, återfinnes nedan.

Avdelningen för vattenförsörjning och avlopp.

Befattning		Arvode
1	ingenjör	lönekl. 28
2	ingenjörer	» 26
1	ingenjör	» 25
5	ingenjörer	» 20—22
2	ingenjörsassistenter	» 15
1	ritare	» 12
1	ritare	500:—/mån.
1	ritare	385:—/mån.
1	kontorist	350:—/mån.
3	kontorsbiträden	lönekl. 1—3
18.		

Tredje utredningsbyrån.

Befattning		Lönegrad
2	förste byråingenjörer	A 27
1	förste byråingenjör	Eo 27
4	byråingenjörer	Eo 24
3	byråingenjörer	Eo 21
2	ingenjörsassistenter	Eo 17
2	ritare	Eo 15
1	ritare	Eo 12
1	kontorist	A 9
1	kanslibiträde	A 7
2	kontorsbiträden	Eo 4
1	skrivbiträde	Eo 2
20.		

Den ovan angivna personalen torde motsvara ungefär minimibehovet vid den omfattning av verksamheten, som nu kan förutses. Möjligt är att ytterligare personal kan bliva erforderlig. Med hänsyn härtill bör möjlighet hållas öppen att under löpande budgetår bereda byrån tillfällig personalförstärkning. Härvid uppkommande kostnader böra bestridas från avlöningsanslagets icke-ordinariepost, vilken för detta ändamål, liksom för närvarande är fallet, bör efter medgivande av Kungl. Maj:t få överskridas.

4. Konstruktionsbyrån.

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

Innan de sakkunniga närmare ingå på frågan om konstruktionsbyråns organisatoriska utformning, torde först en redogörelse få lämnas rörande den personal för konstruktionsuppgifter, som för närvarande finnes inom väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, huvudsakligen på brobyrån och hamnbyrån.

Brobyrån. Brobyråns personal på stat omfattar följande befattningshavare:

Befattning	Lönegrad
1 byråchef	A 30
1 förste byråingenjör	A 26
1 förste byråingenjör	Eo 26
1 byråingenjör	A 24
2 byråingenjörer	A 21
4 byråingenjörer	Eo 21
2 ritare	Eo 15
1 röntgenbiträde	Eo 15
1 kanslibiträde	A 7
2 kontorsbiträden	A 4
1 kontorsbiträde	Eo 4
1 skrivbiträde	Eo 2
18.	

För byråns ordinarie uppgifter finnes dessutom sedan länge arvodesavlönad personal med avlöning utgående av sakanslag. Senast har Kungl. Maj:t genom beslut den 29 juni 1945 av reservationsanslaget till Byggande av broar (VI B 26) ställt till väg- och vattenbyggnadsstyrelsens förfogande ett belopp av 161 000 kronor till förstärkning av arbetskrafterna på styrelsens brobyrå i huvudsaklig enlighet med följande av styrelsen framlagda förslag.

Befattning	Arvode motsvarande lön enligt högst nedan angiven löneklass jämte tilläggsförmåner
2 ingenjörer	26
2 ingenjörer	24
4 ingenjörer	22
6 ingenjörer	19
2 ritare	10
1 ritbiträde	4
2 kontorsbiträden	1
19.	

Byråns personal för ordinarie uppgifter omfattar sålunda, förutom byråchefen samt kansli-, kontors- och skrivbiträden, sammanlagt (12 +17) 29 befattningshavare. Dessa äro med den arbetsfördelning, som nedan angives, uppdelade på följande tre avdelningar:

Avdelning I

1	förste byråingenjör (avdelningschef)	A 26
	För anslagsfrågor, entreprenadfrågor, remisser m. m.:	
1	ingenjör	Arvode enl. lönekl. 24
2	ingenjörer	» » » 22
1	ritare	Eo 15
	För svetsningskontroll, kontroll vid verkstäder, kontrollantfrågor, provbelastningar m. m.:	
1	ingenjör	Arvode enl. lönekl. 26
1	byråingenjör	A 21
1	röntgenbiträde	Eo 15
8.		

Avdelning II

(arbetsplaner)

1	ingenjör (avdelningschef)	Arvode enl. lönekl. 26
1	byråingenjör	A 24
1	byråingenjör	A 21
1	byråingenjör	Eo 21
1	ingenjör	Arvode enl. lönekl. 22
1	ingenjör	» » » 19
1	ritare	Eo 15
2	ritare	Arvode enl. lönekl. 10
1	ritbiträde	» » » 4
10.		

Avdelning III

(arbetsritningar)

1	förste byråingenjör (avdelningschef)	Eo 26
1	ingenjör	Arvode enl. lönekl. 24
3	byråingenjörer	Eo 21
1	ingenjör	Arvode enl. lönekl. 22
5	ingenjörer	» » » 19
11.		

Förutom ovan angivna personal för den ordinarie verksamheten finnes å brobyrån för mer eller mindre tillfälliga uppgifter viss arvodesavlönad personal, vilkens avlöningar utgå av sakanslag.

Sålunda voro den 1 december 1945 följande ingenjörer anställda å byrån för arbetsuppgifter i samband med utförandet av vissa särskilda byggnadsföretag nämligen

	Befattning	Arvode motsvarande lön enligt nedan angiven löneklass jämte tilläggsförmåner.
1	ingenjör	25
2	ingenjörer	19
1	ingenjör	17
1	ingenjör	15
5.		

För följande tillfälliga arbetsuppgifter fanns vidare den 1 december 1945 nedan angivna personal, nämligen

dels för investeringsutredningen 4 ingenjörer, 1 ritare, 3 ritbiträden och 1 skrivbiträde,

dels ock för upprättande av det militära broregistret och broliggaren 12 ingenjörer, 1 ritare, 6 ritbiträden, 1 kontorsbiträde och 2 skrivbiträden.

Hamnbyrån. Den personal å hamnbyrån, som är sysselsatt med de konstruktiva uppgifterna beträffande hamnar, farleder och liknande anläggningar, omfattade den 1 december 1945 följande tjänstemän:

Befattning	Lönegrad	Arvode, motsvarande lön enligt nedan angiven löneklass jämte tilläggsförmåner, eller till särskilt belopp
1 ingenjör	—	27
1 byråingenjör	Eo 21	—
5 ingenjörer	—	19—22
5 ritare	—	12
1 ritare	—	8
2 ritare	—	400 kr./mån.

15.

Avlöningskostnaderna för den extra ordinarie byråingenjören belasta avlöningsanslagets icke-ordinariepost. I övrigt bestridas avlöningskostnaderna för här ifrågavarande konstruktionsavdelning i normala fall av det under sjätte huvudtiteln uppförda anslaget till Bidrag till hamn- och farledsundersökningar och av olika byggnadsmedel. För närvarande avlönas emellertid större delen av personalen med anlitande av de medel, som ställts till styrelsens förfogande för investeringsutredningen i samband med den forcering av detta arbete, som nu pågår. Ifrågavarande arbete har också föranlett, att avdelningens personalorganisation för närvarande är något större än vad som kan anses motsvara det normala behovet. Vid den jämförelse mellan den nuvarande och den föreslagna organisationen, som gjorts i slutet av avsnittet om konstruktionsbyrån, ha av den ovan redovisade personalen borträknats en ingenjör och tre ritare, vilka ansetts utgöra tillfällig personalförstärkning för investeringsutredningen. Å andra sidan har vid denna jämförelse upptagits två tillfälliga kontorsbiträden, utgörande för här ifrågavarande konstruktionsavdelning beräknad andel av hamnbyråns skrivcentral.

Ytterligare en konstruktionsavdelning finnes inom hamnbyrån, nämligen för oljelagringsanläggningar. Denna avdelning, vars arbetsupp-

gifter på senare tid successivt avtagit, omfattade den 1 december 1945 endast 2 ritare, vilka avlönas av vederbörande byggnadsmedel.

Förrådsbyrån. I förrådsbyråns organisation inräknades ursprungligen icke någon särskild personal för husbyggnadstekniska uppgifter. Sedan budgetåret 1944/45 finnes emellertid en byråingenjörstjänst i lönegraden Eo 21 för detta ändamål. Innehavaren av ifrågavarande befattning skall biträda med handläggningen av på förrådsbyrån ankommande ärenden rörande garage samt verkstads- och förrådsbyggnader i vad avser såväl reparation och underhåll som ny- och ombyggnader. Denne befattningshavares arbetsuppgifter äro delvis hänförliga till konstruktionsbyråns kompetensområde.

Även i fråga om den här avsedda byggnadsverksamheten utföres för närvarande visst planeringsarbete för investeringsreserven, varvid förrådsbyrån erhållit tillfällig personalförstärkning för ändamålet. Denna förstärkning utgjordes den 1 december 1945 av 1 ingenjör och 2 ritare.

Avdelningen för vattenförsörjning och avlopp. Den verksamhet, som ankommer på avdelningen för vattenförsörjning och avlopp, har pågått under så kort tid, att någon säker erfarenhet om huru stor del av personalen som behöver användas för de konstruktiva arbetsuppgifterna ännu icke kunnat erhållas.

Vägbyråns byggnadsavdelning. Överflyttningen av arbetsuppgifter till konstruktionsbyrån från vägbyråns byggnadsavdelning gäller huvudsakligen konstarbeten i samband med flygplatsbyggandet. Beträffande denna verksamhetsgren råder för närvarande en tillfällig stagnation. Såsom framgår av redogörelsen på s. 132 stå emellertid stora belopp till förfogande eller ha äskats för ändamålet, och sannolikt kommer en omfattande byggnadsverksamhet på förevarande område att igångsättas inom en snar framtid.

Kungl. Maj:t har genom beslut den 10 augusti 1945 medgivit väg- och vattenbyggnadsstyrelsen att anställa viss tillfällig personal för hithörande arbetsuppgifter, men denna organisation har ännu icke utbyggts.

De arbeten av konstbyggnadsnatur, som kunna förekomma i samband med flygplatsbyggandet, äro huvudsakligen stationsbyggnader och hangarer samt vissa anordningar för dränering av flygfält, t. ex. pumpstationer. Härvid är att nämna att konstruktion och byggande av större stationsbyggnader, för vilka särskild byggnadsteknisk och arkitektonisk sakkunskap erfordras, av Kungl. Maj:t och riksdagen i samband med behandlingen av luftfartsstyrelsens organisation avsetts skola ankomma på byggnadsstyrelsen. Omfattningen av de uppgifter på här ifrågavarande område, som skulle komma att åvila konstruktionsbyrån, kan för närvarande icke med någon säkerhet beräknas.

De sakkunniga övergå härefter att behandla frågan om konstruktionsbyråns organisation och personalbehov.

Med hänsyn till den betydande omfattning, byråns verksamhet skulle erhålla, torde det vara nödvändigt, att en fördelning av arbetet på särskilda avdelningar upprätthålles. I likhet med vad i det följande framhålles beträffande byggnadsbyrån bör dock en dylik indelning icke få hindra, att byråns personal fritt disponeras för olika arbetsuppgifter allt efter omständigheternas krav.

Två alternativ för indelningen av konstruktionsbyrån kunna tänkas. Det ena alternativet är att de från brobyrån överförda uppgifterna, vilka äro de till omfattningen ojämförligt största, uppdelas på två avdelningar, av vilka den ena skulle motsvara i huvudsak avdelningarna I och II och den andra avdelning III inom brobyrån, samt att övriga konstruktionsuppgifter, alltså sådana avseende hamnar, farleder, husbyggnader m. m., sammanföras till en tredje avdelning. Enligt det andra alternativet, vilket de sakkunniga för sin del vilja förorda, skulle antalet avdelningar begränsas till två. Den ena avdelningen, avdelning I, skulle därvid avses huvudsakligen för frågor rörande arbetsplaner, programhandlingar och anbud ävensom för svetsnings- och verkstadskontroll samt provbelastning. På den andra avdelningen, avdelning II, skulle ankomma upprättande och granskning av arbetsritningar. En indelning enligt sistnämnda alternativ, vilken nära ansluter sig till den av de sakkunniga förordade principen för byråindelningen, medför bl. a. den fördelen — förutom att en avdelningschefstjänst inbesparas — att byråns olika verksamhetsgrenar knytas fastare samman. För forsknings- och undersökningsuppgifter m. m. bör vid sidan av den avdelningsindelade personalen finnas en särskild befattningshavare, direkt underställd chefen för byrån.

Inom konstruktionsbyrån kommer att erfordras en hel del personal för ritgöromål. Denna personal bör sammanföras till ett för avdelningarna gemensamt ritkontor.

Var och en av avdelningarna bör ställas under ledning av en högt kvalificerad avdelningschef. Med hänsyn till arbetsuppgifternas omfattning och betydelse och vid jämförelse med avdelningscheferna på första utredningsbyrån och byggnadsbyrån ha de sakkunniga stannat för att föreslå, att konstruktionsbyråns båda avdelningschefer placeras i lönegraden A 30 med benämningen förste byrådirektör.

De sakkunniga övergå härefter till beräkningen av personalbehovet i övrigt å konstruktionsybrån.

Avdelning I.

Enligt de sakkunnigas organisationsplan skulle förslag till mindre och medelstora broar på landsbygden i allmänhet icke upprättas av konstruktionsbyrån utan av vägförvaltningarna, i den mån det icke gäller broar med speciellt utförande. Vägförvaltningarnas förslag skulle emellertid redan på ett förberedande stadium preliminärt granskas av konstruktionsbyrån med undantag av förslag till broar med en spännvidd av högst 3 m. Antalet broar med spännvidd större än 3 m, för vilka arbetsplaner skulle komma att upprättas eller granskas inom styrelsen, kan vid normal byggnadsverksamhet beräknas till genomsnittligt omkring 280 per år. Av det angivna antalet broar beräknas 45 var för sig ha större sammanlagd spännvidd än 30 m. Ofta blir det nödvändigt att upprätta två eller flera alternativa förslag, när det gäller att välja mellan olika vägsträckningar eller att jämföra olika brokonstruktioner. Detta är särskilt fallet i fråga om större broar. Det är givetvis vanskligt att uppskatta antalet erforderliga alternativförslag och därmed även det totala antal förslag, som årligen behöver granskas respektive upprättas inom konstruktionsbyrån. Under åren 1935—1943 utgjorde medeltalet per år av på brobyrån behandlade broförslag 510, alternativförslagen inberäknade. Detta antal utgör dock ej något för det dåvarande behovet representativt och än mindre för framtiden normerande årsmedeltal, eftersom under den angivna tidsperioden förslag upprättades till betydligt flera brobyggnader än som kunde beräknas komma till utförande under perioden. Å andra sidan kan en ökning av brobyggnadsverksamheten väntas inträda med hänsyn till bl. a. de brister i fråga om bärigheten hos ett stort antal av landets broar, som påvisats i samband med det pågående arbetet med upprättandet av det militära broregistret (jfr s. 118).

I nära samband med arbetet med upprättande respektive granskning av broförslag står en annan arbetsuppgift, nämligen granskningen ur konstruktiv synpunkt av anbud å brobyggnadsarbeten. I den mån konstruktionsbyrån jämväl upprättat arbetsritningar till vederbörande företag, erfordras sådan granskning i regel endast i de fall, då avgivet anbud grundats på en annan konstruktiv lösning än programförslaget. Uppskattningsvis torde antalet broföretag, för vilka anbuden skulle behöva granskas på konstruktionsbyrån, kunna angivas till minst ett 50-tal per år vid normal omfattning av verksamheten. För rörliga broar och mycket stora fasta broar lärer en granskning jämväl av programhandlingarna på konstruktionsbyrån bliva erforderlig.

Den för här ifrågavarande uppgifter vid normal omfattning av verksamheten erforderliga personalen ha de sakkunniga beräknat till elva befattningshavare. Av dessa bör en äga kompetens att närmast under avdelningschefen utöva den direkta ledningen av verksamheten och bör med hänsyn härtill erhålla tjänsteställning såsom förste byråingenjör i lönegraden A 27. Av övriga befattningshavare böra fem vara byråingenjörer, därav två i A 24, en i Eo 24, en i A 21 och en i Eo 21. De återstående fem befattningshavarna avses skola tillhöra ritkontoret. Två av dem böra äga sådana kvalifikationer, att de efter erhållna anvisningar kunna självständigt lösa även svårare konstruktionsproblem än de vanliga rutinuppgifterna. I enlighet med den lönesättning, som inom bl. a. de affärsdrivande verken tillämpas för personal av detta slag, böra befattningshavarna i fråga hänföras till 17 lönegraden, den ene som ordinarie och den andre som extra ordinarie. Tjänstebenämningen bör vara ingenjörsassistent. Av de tre övriga till ritkontoret hänförliga befattningshavarna föreslås två som ritare i A 15 respektive Eo 15 och en som ritbiträde i Eo 8.

Tidigare har framhållits att, när det gäller konstruktionsarbetet för hamnar och farleder, arbetsplan och arbetsritningar ofta upprättas mer eller mindre i ett sammanhang. I vad mån detta förfaringssätt skall bibehållas eller man bör övergå till liknande handläggning som för broarbetena bör övervägas med ledning av erfarenheterna efter omorganisationen. De sakkunniga ha emellertid vid personalberäkningen utgått från den nuvarande ordningen och därvid hänfört hela konstruktionsarbetet beträffande hamnar och farleder till avdelning I. Vad beträffar personalbehovet för detta arbete må erinras om de synpunkter på utvecklingen av hamn- och farledsbyggandet, som ovan framförts i samband med behandlingen av frågan om andra utredningsbyråns personalorganisation. Även om möjligheterna att överblicka utvecklingen på längre sikt här icke äro lika stora som i fråga om brobyggnadsväsendet, bör detta dock icke hindra, att väg- och vattenbyggnadsstyrelsen nu erhåller en fast personalorganisation för hithörande uppgifter, motsvarande i varje fall det minimibehov av personal, som kan förutses för de närmaste åren. För den händelse verksamheten i en framtid skulle komma att avtaga exempelvis i samband med slutförandet av det program för fiskehamnsbyggandet, som i anslutning till fiskehamnsutredningens blivande förslag kan komma att fastställas, torde inom en organisation av väg- och vattenbyggnadsstyrelsens storlek den härvid frigjorda personalen med lätthet kunna placeras inom andra delar av organisationen i samband med uppkommande vakanser eller behov av personalförstärkning.

Under åren 1939—1944 har för arbetet inom hamnbyråns konstruk-

tionsavdelning för hamnar och farleder teknisk personal anlitats i den omfattning, som framgår av följande tablå (tjänstledighetstid har härvid frånräknats).

År	Antal årsarbeten för hamnar och farleder				
	Avdeln.-chef	Ingenjörer	Ingenjörs-assistenter	Ritare	Summa
1939	1·00	4·5	—	4·5	10·00
1940	0·75	4·0	—	2·5	7·25
1941	0·75	3·5	—	2·0	6·25
1942	1·00	2·0	0·5	1·0	4·50
1943	1·00	2·0	2·0	2·0	7·00
1944	1·00	3·0	1·5	4·0	9·50
Summa	5·5	19·0	4·0	16·0	44·5

Av ovanstående tablå framgår att det totala antalet årsarbeten i vad avser teknisk personal å hamnbyråns konstruktionsavdelning för hamnar och farleder under den angivna 6-årsperioden utgjort 44,5. Arbetet beträffande handelshamnarna har enligt uppgift ständigt tagit en man i anspråk. För konstruktionsarbetet beträffande farleder, hamnreparationer m. m. samt för vissa forskningsuppgifter torde genomsnittligt åtminstone en halv arbetskraft ha åtgått. Dessa båda grupper skulle alltså för den ifrågavarande tidrymden representera sammanlagt ungefär $6(1+\frac{1}{2})=9$ årsarbeten. Om det totala antalet årsarbeten (44,5) minskas med nyssnämnda antal (9), erhålles det antal årsarbeten, som under åren 1939—1944 åtgått för arbetet med upprättande respektive granskning av arbetsplaner och arbetsritningar till fiskehamnar och småbåtshamnar, eller alltså 35,5 årsarbeten.

I följande tablå har angivits antalet under ifrågavarande tidsperiod upprättade eller granskade arbetsplaner till fiskehamnar och småbåtshamnar.

År	Antal upprättade och granskade arbetsplaner		
	Fiske-hamnar	Småbåts-hamnar	Summa
1939	11	17	28
1940	8	2	10
1941	17	1	18
1942	10	1	11
1943	19	1	20
1944	27	3	30
Summa	92	25	117

Med ledning av ovan lämnade uppgifter synes konstruktionsavdelningens genomsnittliga arbetstid beträffande fiskehamnar och småbåtshamnar, räknat för en man, kunna beräknas till cirka 3½ månader per hamn (35,5×12:117). Om antalet dylika hamnar, för vilka arbetsplan och arbetsritningar framdeles skola uppgöras eller granskas av styrelsen, överslagsvis uppskattas till 30 per år, vilket förmodligen är lågt räknat, kan härför beräknas ett personalbehov av (30×3,5:12) avrundat 9 man.

Inom vägväsendet finnas två slag av anläggningar, vilka tekniskt sett närmast höra samman med hamnbyggnadsväsendet men som för närvarande äro hänförda till brobyråns verksamhetsområde, nämligen färjinrättningar och bryggor. De konstruktiva arbetsuppgifterna beträffande dylika anläggningar beräknas kräva genomsnittligt något mer än en halv arbetskraft.

I enlighet med ovan gjorda beräkningar skulle behovet av fast anställd teknisk personal å konstruktionsbyrån för handläggning av ärenden rörande hamnar, farleder, färjinrättningar, bryggor och liknande anläggningar kunna angivas till (1½+9+½) 11 man. Med hänsyn till de osäkerhetsmoment, varmed uppskattningen av personalbehovet i förevarande fall är förknippad, torde emellertid personalstyrkan försiktigtvis böra beräknas något i underkant i förhållande till det sålunda framräknade antalet befattningshavare och synes därvid böra fixeras till 10 man. Med utgående härifrån föreslå de sakkunniga, att följande befattningar, av vilka ingenjörsassistenten och ritarna avses skola tillhöra ritkontoret, inrättas för ändamålet:

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

Såsom tidigare nämnts finnas å brobyrån tre befattningshavare för arbetet med kontroll av svetsade konstruktioner, kontroll vid verkstäder, provbelastningar m. m. Röntgenkontroll utföres såväl i samband med byggnadsarbeten som vid periodiskt återkommande undersökningar av befintliga svetsade stålbroar. Antalet broar, som äro föremål för sådan periodisk undersökning, uppgår till ett 80-tal. Här ifrågavarande befattningshavare, vilkas arbete för närvarande är begränsat till brobyråns verksamhetsområde, böra utnyttjas för stålkontroll icke blott när det gäller broar utan även i fråga om andra slag av byggnadsverk.

För röntgenkontrollen erfordras ingenjörer med särskilda kunskaper på detta specialområde. Den praktiska utbildningen av denna personal tar lång tid i anspråk, och det synes därför angeläget, att befattningshavarna erhålla en sådan löneställning, att alltför täta personbyten undvikas. De sakkunniga föreslå inrättande av följande befattningar för här ifrågavarande uppgifter, nämligen

	Befattning	Lönegrad
1	förste byråingenjör	A 27
1	byråingenjör	Eo 24
1	ingenjörsassistent	Eo 17.
3		

I det allmänna vägnätet ingå för närvarande ett 50-tal rörliga broar, vilka manövreras elektriskt. Dessa broar, liksom även övriga under väg- och vattenbyggnadsstyrelsens förvaltning eller kontroll ställda broar, skola med vissa tidsintervaller inspekteras av vägförvaltningarna. I inspektionen av sådan rörlig bro skall enligt av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen utfärdad föreskrift deltaga med bromaskineriet väl förtrogen maskin- eller elektroingenjör. Enär styrelsen saknar egen arbetskraft för denna uppgift, anlitas utomstående ingenjörer för ändamålet. När det gäller byggnadsarbeten beträffande rörliga broar, ombesörjes arbetet med upprättande av förslag, granskning av arbetsritningar och kontroll i regel av brobyråns egen personal även i vad avser de maskin- eller elektrotekniska uppgifterna. En av ingenjörerna å avdelning III inom brobyrån sysselsättes helt med arbetsuppgifter beträffande rörliga broar, varjämte även chefen för avdelning I, som förvärvat specialkunskap rörande sådana broar, i viss utsträckning anlitas för hithörande uppgifter. Antalet pågående byggnadsarbeten med rörliga broar utgör genomsnittligt 2 à 3. Maskin- och elektroteknisk sakkunskap kräves jämväl vid behandling av frågor rörande färjinrättningar och slussanordningar. Såvitt de sakkunniga kunnat finna äro de här omförmälda arbetsuppgifterna av sådan omfattning och betydelse, att styrelsen bör ha tillgång till en särskild, fackutbildad expert för ändamålet. De sakkunniga föreslå, att för ifrågavarande uppgifter inrättas en befattning såsom byråingenjör i lönegraden Eo 24. Befattningen torde lämpligen böra vara placerad å avdelning I inom konstruktionsbyrån.

Avdelning II.

Antalet broföretag, för vilka arbetsritningar och hållfasthetsberäkningar granskats å brobyrån under åren 1935—1943, uppgår till sammanlagt 2 024. Den härför använda arbetstiden har med stöd av en

å brobyrån verkställd arbetstidsutredning beräknats till 24 050 arbetsdagar för granskningsingenjörerna (alltså exklusive avdelningschefen). Broarnas fördelning på olika spännviddsgrupper och motsvarande fördelning av arbetstiden framgår av följande tablå.

Spännvidd i meter	Broar		Arbetsdagar	
	Antal	I % av hela antalet	Antal	I % av hela antalet
högst 3	161	8	480	2
över 3—10	938	46	4 565	19
över 10—20	441	22	4 296	18
över 20—30	186	9	2 984	12
över 30	298	15	11 725	49
Summa	**2 024**	**100**	**24 050**	**100**

Under åren 1940—1943 var granskningsverksamheten på grund av den genom krisförhållandena inskränkta byggnadsverksamheten jämförelsevis liten. I ovanstående tablå förekommande uppgifter beträffande antal broar och använd arbetstid giva därför icke en rätt uppfattning om den arbetsmängd, som skulle varit för handen, därest normal byggnadsverksamhet varit rådande under samtliga de år, tablån avser. Därför böra enligt en inom brobyrån verkställd utredning de i tablån angivna antalssiffrorna ökas med cirka 35 %. På grundval härav erhålles för normal omfattning av verksamheten ett årsmedeltal av cirka 300 broar och 3 600 arbetsdagar.

För bedömandet av det antal broföretag, som normalt kan väntas komma till utförande årligen, kan även följande anföras. Å landets allmänna vägar finnas cirka 10 000 broar med fria spännvidder större än 3 m. Förutsättas dessa broar i genomsnitt ha en livslängd av ungefär 50 år, skulle enbart av denna anledning cirka 200 broar med större spännvidd än 3 m behöva ombyggas årligen. Detta antal kan väntas bliva större under de närmaste åren till följd av den ringa brobyggnadsverksamheten under krigsåren. Härtill kommer att den inom brobyrån pågående utredningen angående bärigheten hos landets broar hittills givit vid handen, att cirka 14 % av broarna icke ha tillräcklig bärförmåga för att kunna tillåta i respektive länskungörelser angivna hjultryck och att ytterligare cirka 11 % icke medgiva någon höjning av det tillåtna hjultrycket. Förutom ombyggnads-, förstärknings- och reparationsarbeten har man också att räkna med en icke obetydlig nybyggnadsverksamhet beträffande broar i samband med bl. a. nyanläggning av väg samt för ersättande av färjled med bro respektive plankorsning med planskild korsning. Redan av de här lämnade uppgifterna fram-

går att det ovan från andra utgångspunkter beräknade medeltalet 300 broar per år snarare är för lågt än för högt.

Mot den ovan angivna årssumman av 3 600 arbetsdagar svarar, beräknat efter 260 arbetsdagar per man, ett personalbehov av 14 granskningsingenjörer jämte 1 ledande ingenjör. Denna personalstyrka skulle alltså erfordras vid normal brobyggnadsverksamhet, därest såsom nu är fallet arbetet med upprättande av arbetsritningar till broar till huvudsaklig del utföres genom entreprenörernas försorg och väg- och vattenbyggnadsstyrelsens befattning därmed således inskränker sig till granskning av ritningarna och hållfasthetsberäkningarna.

De sakkunniga ha emellertid i det föregående (s. 41—42) framlagt förslag om att konstruktionsbyrån i viss utsträckning själv skulle ombesörja upprättandet av arbetsritningar till broar. Byråns verksamhet i detta avseende skulle dock beträffande brobyggnader, som utföras på entreprenad, i allmänhet inskränkas till sådana broar, där den ur tekniskt-ekonomisk synpunkt bästa lösningen är tämligen given. Vid beräkningen av personalbehovet ha de sakkunniga överslagsvis räknat med att konstruktionsbyrån skulle komma att upprätta arbetsritningar till cirka 70 % av alla de broar med över 3 meters spännvidd, som skola utföras på entreprenad, främst därvid de mindre. Därjämte skulle byrån uppgöra arbetsritningar till samtliga broar, som utföras i egen regi, samt till förstärkningar, förändringar och reparationer av befintliga broar. Slutligen skulle på byrån även ankomma att upprätta standardritningar till småbroar. Under antagande att antalet brobyggnadsarbeten genomsnittligt kommer att uppgå till omkring 300 per år, och med utgående från vad ovan anförts angående den omfattning, i vilken konstruktionsbyrån kan beräknas komma att upprätta arbetsritningar till broar, som skola utföras på entreprenad, ha de sakkunniga på grundval av en inom brobyrån verkställd utredning uppskattat personalbehovet för ifrågavarande konstruktionsarbete till nio man. Beträffande övriga broarbeten, för vilka arbets- eller standardritningar skulle upprättas av konstruktionsbyrån, ha de sakkunniga överslagsvis räknat med att härför till en början skulle krävas fem befattningshavare. Totala antalet erforderliga befattningshavare för här ifrågavarande arbetsuppgifter skulle sålunda uppgå till fjorton. Om denna personal förstärkes med ytterligare tre befattningshavare, synes den — åtminstone vid den omfattning av arbetet, som kan beräknas för den närmaste tiden — böra kunna medhinna även det å konstruktionsbyrån ankommande detaljkonstruktionsarbetet för husbyggnader och för de i vattenförsörjnings- och avloppsanläggningar ingående konstbyggnaderna och dylikt. Utöver den angivna personalen bör finnas en befattningshavare med uppgift att utöva den omedelbara ledningen av den övriga personalen. Denne befattningshavare bör vara förste byråingenjör i

lönegraden A 27. I personalstyrkan bör i övrigt ingå dels fem byråingenjörer, därav två i A 24, en i Eo 24 och två i Eo 21, dels ock följande personal avsedd för ritkontoret, nämligen två ingenjörsassistenter i A 17, tre ritare i A 15, tre ritare i Eo 15, två ritbiträden i Eo 8 och två ritbiträden i Eo 6.

Därest i enlighet med ovanstående förslag en personalorganisation inrättas för uppgörande av arbetsritningar till broföretag, medför detta en betydande minskning i behovet av personal för granskning av dylika ritningar. Under angivna förutsättning torde antalet befattningshavare för granskning av arbetsritningar till broar, husbyggnader o. dyl. kunna minskas från femton till nio. Ledaren för granskningsarbetet bör erhålla tjänsteställning såsom förste byråingenjör i A 27, och de övriga befattningshavarna böra vara byråingenjörer, därav en i A 24, två i Eo 24 och fem i Eo 21.

Forsknings- och undersökningsarbeten m. m.

På s. 43 ha de sakkunniga framhållit, att konstruktionsbyråns organisation bör utformas så, att byrån kan verksamt bidraga till den tekniska utvecklingen. Härför kräves först och främst att förutsättningar skapas för upprätthållande av en tillräckligt hög standard i fråga om personalen på de ledande posterna inom byrån. Det synes emellertid också nödvändigt, att byrån erhåller en kvalificerad arbetskraft, som särskilt kan ägna sig åt utvecklingsarbetet inom byråns verksamhetsområde. Denne befattningshavare bör äga mycket goda teoretiska kunskaper och även praktisk erfarenhet. Han skulle bl. a. ha till uppgift att följa byråns verksamhet med särskilt aktgivande på problem, som kunna vara av betydelse för den tekniska utvecklingen, och därvid i samverkan med vederbörande befattningshavare inom byrån och vid behov även med tekniska högskolan och andra vetenskapliga institutioner upptaga dylika spörsmål till specialbehandling. Han skulle vidare hava att noga följa den tekniska facklitteraturen och hålla kontakt med vederbörande vetenskapliga institutioner samt i samband därmed till personalen inom byrån och vid de lokala organen förmedla upplysningar om sådana tekniska framsteg, vilka kunna vara av betydelse för byråns arbete. Slutligen skulle på befattningshavaren ankomma att biträda vid arbetet med normalbestämmelser för konstarbeten.

Angeläget är att för dessa krävande och ekonomiskt betydelsefulla uppgifter inrättas en befattning i sådant löneläge, att det blir möjligt att härför förvärva och behålla en verkligt dugande kraft. De sakkunniga föreslå, att för ändamålet inrättas en befattning såsom byrå-

direktör i lönegraden A 28. Denne befattningshavare bör vara direkt underställd chefen för konstruktionsbyrån.

Ritkontoret.

I enlighet med ovan gjorda beräkningar skulle i ritkontoret ingå följande personal:

Arbetsuppgift	Ingenjörs-assistenter		Ritare		Ritbiträden		Summa
	A 17	Eo 17	A 15	Eo 15	Eo 8	Eo 6	
Broförslag	1	1	1	1	1	—	5
Hamnar, farleder etc.	1	—	1	3	—	—	5
Arbetsritn. till broar, husbyggnader m. m. ...	2	—	3	3	2	2	12
Summa	4	1	5	7	3	2	22

Härutöver erfordras emellertid viss ytterligare personal, avsedd för särskilda uppgifter. De sakkunniga få härom anföra följande.

På konstruktionsbyrån skulle ankomma att omhänderhava och vidmakthålla broliggaren och det militära broregistret. Dessa omfatta för närvarande uppgifter rörande cirka 10 000 broar i landet. Uppgifterna skola successivt kompletteras, allteftersom nya broar tillkomma och förändringar inträffa beträffande de befintliga. I samband härmed skola vägförvaltningarnas protokoll över verkställda broinspektioner granskas. Till belysande av omfattningen av detta arbete kan nämnas, att vägförvaltningarnas inspektioner omfatta cirka 2 750 broar årligen. För här ifrågavarande arbetsuppgifter å konstruktionsbyrån synas böra beräknas två ritare, varav den ene bör vara placerad i A 15 och den andre i Eo 15.

På såväl brobyrån som hamnbyrån finnas mycket omfattande ritningsarkiv, vilka böra överföras till konstruktionsbyrån. Brobyråns arkiv har undergått en avsevärd utvidgning på den senaste tiden i samband med arbetet med upprättandet av broliggaren och det militära broregistret. Tillgången till ett fullständigt och välordnat ritningsarkiv är av mycket stor betydelse för konstruktionsarbetet. För skötseln av arkivet föreslå de sakkunniga en kontorist i A 9 och ett kontorsbiträde i Eo 4.

Såsom synes av det föregående skulle ritkontoret inom konstruktionsbyrån bliva ganska omfattande. Med hänsyn bl. a. härtill anse de sakkunniga nödvändigt, att kontoret får en särskild, väl kvalificerad befattningshavare med uppgift att leda och fördela arbetet inom kontoret. På denne befattningshavare skulle därvid även ankomma att

instruera nyanställd ritarpersonal samt att svara för kontorets arbetsstatistik. De sakkunniga föreslå, att för ändamålet inrättas en ingenjörsbefattning i lönegraden A 19.

Expeditions- och skrivpersonal.

Byråregistratorn inom konstruktionsbyrån bör placeras i lönegraden A 7 såsom kanslibiträde. För biträde vid registreringsarbetet samt för expeditions- och skrivgöromål böra finnas tre kontorsbiträden i A 4, fyra kontorsbiträden i Eo 4 och två skrivbiträden i Eo 2.

Med den personaluppsättning, de sakkunniga ovan beräknat för konstruktionsbyrån, böra även byråns arbetsuppgifter med avseende på de extraordinära brobyggnadsföretag, för vilka särskild personalförstärkning nu finnes å brobyrån (jfr s. 109), kunna fullgöras av den ordinarie personalen.

I mån av behov bör emellertid tillfällig personalförstärkning efter medgivande av Kungl. Maj:t kunna tillföras konstruktionsbyrån antingen genom bemyndigande för styrelsen att överskrida avlöningsanslagets icke-ordinariepost eller, då det är fråga om speciella uppgifter av tillfällig natur, såsom investeringsutredningen och upprättandet av det militära broregistret och broliggaren, genom anvisande av medel från sakanslag. I sistnämnda ordning torde lämpligen personalbehovet för konstruktionsuppgifter beträffande oljelagringsanläggningar böra tillgodoses, i den mån dessa uppgifter komma att inskränka sig till avslutandet av pågående arbeten.

I nedanstående sammanställning ha de sakkunniga angivit dels den personal inom den nuvarande organisationen, som kan anses motsvara den ovan för konstruktionsbyrån beräknade personalen, dels ock sistnämnda personal.

Nuvarande organisation.

Brobyrån

Personal på stat:

	Lönegrad
1 förste byråingenjör	A 26
1 förste byråingenjör	Eo 26
1 byråingenjör	A 24
2 byråingenjörer	A 21
4 byråingenjörer	Eo 21

Föreslagen organisation.

Konstruktionsbyrån.

	Lönegrad
Avdelning I	
1 förste byrådirektör	A 30
3 förste byråingenjörer ..	A 27
3 byråingenjörer	A 24
4 byråingenjörer	Eo 24
1 byråingenjör	A 21

2	ritare	Eo 15
1	röntgenbiträde	Eo 15
1	kanslibiträde	A 7
2	kontorsbiträden	A 4
1	kontorsbiträde	Eo 4
1	skrivbiträde	Eo 2
17.		

Personal avlönad av anslaget till byggande av broar:

		Arv.	lönekl.
2	ingenjörer		26
2	ingenjörer		24
4	ingenjörer		22
6	ingenjörer		19
2	ritare		10
1	ritbiträde		4
2	kontorsbiträden		1
19.			

Personal avlönad av särskilda brobyggnadsanslag:

1	ingenjör	25
2	ingenjörer	19
1	ingenjör	17
1	ingenjör	15
5.		

Hamnbyrån

Personal på stat:

		Lönegrad
1	byråingenjör	Eo 21

Personal avlönad av sakanslag:

		Arv.	lönekl.
1	ingenjör		27
4	ingenjörer		19—21
4	ritare		12
1	ritare		8
2	kontorsbiträden		1
12			

Totalt 54 befattningshavare.

3	byråingenjörer	Eo 21
1	ingenjörsassistent	Eo 17
16.		

Avdelning II

1	förste byrådirektör	A 30
2	förste byråingenjörer	A 27
3	byråingenjörer	A 24
3	byråingenjörer	Eo 24
7	byråingenjörer	Eo 21
16.		

Forsknings- och undersöknings-arbeten m. m.

1	byrådirektör	A 28

Ritkontor

1	ingenjör	A 19
4	ingenjörsassistenter	A 17
1	ingenjörsassistent	Eo 17
6	ritare	A 15
8	ritare	Eo 15
1	kontorist	A 9
3	ritbiträden	Eo 8
2	ritbiträden	Eo 6
1	kontorsbiträde	Eo 4
27.		

Expedition och skrivcentral

1	kanslibiträde	A 7
3	kontorsbiträden	A 4
4	kontorsbiträden	Eo 4
2	skrivbiträden	Eo 2
10		

Totalt 70 befattningshavare.

Härtill komma *dels* 16 befattningshavare på brobyrån, hamnbyrån och förrådsbyrån för planering av arbeten för investeringsreserven, *dels* 22 befattningshavare på brobyrån för arbetet med upprättande av militära broregistret m. m. *dels ock* 2 befattningshavare på hamnbyrån för konstruktion av oljelagringsanläggningar.

5. Byggnadsbyrån.

De avdelningar inom väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, vilka helt eller delvis skulle inordnas i den föreslagna byggnadsbyrån, äro följande:

Inom vägbyrån:
byggnadsavdelningen med den därtill anslutna avdelningen för flygplatsbyggande,
underhållsavdelningen samt
avdelningen för arbetsorganisation.
Inom hamnbyrån:
byggnadsavdelningen för hamnar och farleder,
byggnadsavdelningen för vattenförsörjnings- och avloppsanläggningar samt
byggnadsavdelningen för oljelagringsanläggningar, i den mån denna avdelning vid omorganisationen finnes kvar.

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

Befattningar på brobyrån och förrådsbyrån beräknas icke kunna disponeras för överflyttning till byggnadsbyrån, varför de sakkunniga icke i detta sammanhang ingå på dessa byråers organisation.

För ovanberörda avdelningar inom vägbyrån och hamnbyrån gäller för närvarande följande personalorganisation.

Vägbyråns byggnadsavdelning. I anslutning till den organisationsplan, som upprättades för vägbyrån i samband med förstatligandet av vägväsendet, finnes på vägbyråns byggnadsavdelning följande ordinarie och extra ordinarie personal, nämligen

Befattning	Lönegrad
1 byggnadschef	C 6
1 väginspektör	A 29
1 förste byråingenjör	Eo 26
1 byråingenjör	Eo 21
1 kanslibiträde	A 7
1 kontorsbiträde	Eo 4
6	

Den ökning av vägbyggnadsverksamheten, som inträtt sedan vägförstatligandet genomfördes, i förening med de nya uppgifter, styrelsen erhållit med avseende på förberedelsearbetet för en utvidgning av nämnda verksamhet vid en befarad kris på arbetsmarknaden, har föranlett en ganska omfattande förstärkning av avdelningens personalorganisation. Jämlikt av Kungl. Maj:t den 20 juli 1945 givet be-

myndigande må sålunda under budgetåret 1945/46 i mån av behov på avdelningen anställas högst följande personal utöver den, till vilken medel beräknats å styrelsens avlöningsstat under posten till avlöningar till övrig icke-ordinarie personal, med högst nedan angiven löneställning, nämligen

Befattning	Arvode motsvarande lön enligt nedan angiven löneklass jämte tilläggsförmåner	Lönegrad
2 ingenjörer	24	—
1 ingenjör	21	—
3 ingenjörer	20	—
1 ingenjörsassistent	—	Ex 17
2 kontorsbiträden	—	Ex 4
9		

Avlöningskostnaderna för ifrågavarande personal bestridas av förenämnda anslagspost till avlöningar till övrig icke-ordinarie personal, vilken post efter Kungl. Maj:ts medgivande må för sådant ändamål överskridas.

Avdelningen för flygplatsbyggande. Såsom nämnts i samband med behandlingen av konstruktionsbyråns organisation är avdelningen för flygplatsbyggande ännu icke upporganiserad. Jämlikt Kungl. Maj:ts bemyndiganden den 10 augusti och den 2 november 1945 äger väg- och vattenbyggnadsstyrelsen att under budgetåret 1945/46 på avdelningen anställa högst följande antal befattningshavare med arvodesavlöning, nämligen

Befattning	Arvode motsvarande lön enligt högst nedan angiven löneklass jämte tilläggsförmåner
1 avdelningschef (arbetschef)	28
1 ingenjör (avdelningsingenjör och biträdande arbetschef)	24
1 ingenjör	21
1 ingenjör	18
1 ingenjörsassistent	16
1 ritare	10
1 kontorist	8
1 kanslibiträde	7
1 expeditionsvakt	2
1 kontorsbiträde	2
10	

Arvodeskostnaderna för denna personal bestridas i samma ordning som avlöningskostnaderna för ovannämnda personalförstärkning å vägbyråns byggnadsavdelning.

Vägbyråns underhållsavdelning. Denna avdelning omfattar följande personal, nämligen

Befattning	Lönegrad
1 väginspektör för underhållet	C 6
1 byråingenjör	Eo 24
1 byråingenjör	Eo 21
1 kontorsbiträde	Eo 4
1 kontorsbiträde	Ex 4
5	

Genom Kungl. Maj:ts beslut den 15 november 1945 har avdelningen erhållit personalförstärkning med följande tillfälliga befattningshavare, för vilkas avlönande den i styrelsens avlöningsanslag ingående icke-ordinarieposten må kunna i mån av behov överskridas, nämligen

Befattning	Arvode motsvarande lön enligt nedan angiven löneklass jämte tilläggsförmåner
1 biträdande väginspektör	27
1 ingenjörsassistent	17
1 räknebiträde	6
3	

Avdelningen för arbetsorganisation. Inom vägbyrån fanns tidigare en arbetsstudieavdelning av mera provisorisk karaktär, vars personal avlönades med anlitande av det under sjätte huvudtiteln anvisade reservationsanslaget till Bidrag till vissa forsknings- och undersökningsarbeten. Avdelningen omorganiserades den 1 juli 1945, varvid personalen uppfördes på styrelsens stat och ganska avsevärt utökades. Avdelningens personalorganisation omfattar för närvarande följande befattningar, av vilka flera icke äro tillsatta:

Befattning	Lönegrad	Arvode motsvarande lön enligt högst nedan angiven löneklass jämte tilläggsförmåner
1 byrådirektör	C 5	—
1 förste byråingenjör	Eo 26	—
2 byråingenjörer	Eo 21	—
2 ingenjörer	Eo 19	—
10 assistenter	—	16
1 kontorsbiträde	Eo 4	—
1 skrivbiträde	Eo 2	—
2 räknebiträden	—	3
20		

Hamnbyråns byggnadsavdelning för hamnar och farleder. Chefen för hamnbyrån biträdes vid ledningen och övervakningen av de av byrån bedrivna hamn- och farledsarbetena av en ingenjör, som för

närvarande tillika fungerar såsom arbetschef för mellersta hamnarbetsavdelningen. Befattningshavaren i fråga, vilken avlönas med anlitande av byggnadsmedel, åtnjuter arvode motsvarande lön enligt 27 löneklassen jämte därå belöpande rörligt tillägg och kristillägg. Någon särskild biträdande personal under nämnde ingenjör finnes för närvarande icke, utan denne anlitar vid behov biträde från hamnkonstruktionsavdelningen eller från mellersta hamnarbetsdistriktet.

Hamnbyråns byggnadsavdelning för vattenförsörjnings- och avloppsanläggningar. För de på hamnbyrån ankommande arbetsuppgifterna beträffande anläggningar för vattenförsörjning och avlopp — beredskapsarbeten — finnes för närvarande följande av byggnadsmedel avlönade personal, nämligen

Befattning	Arvode motsvarande lön enligt nedan angiven löneklass jämte tilläggsförmåner
1 ingenjör	26
1 ingenjör	24
1 ingenjörsassistent	14
1 ritare	12
4	

Hamnbyråns byggnadsavdelning för oljelagringsanläggningar. Med arbetsuppgifter avseende utförandet av oljelagringsanläggningar sysselsattes den 1 december 1945 följande arvodesavlönade personal på hamnbyrån, nämligen två ingenjörer, en ingenjörsassistent och en ritare ävensom en elektroingenjör, vilkens tjänstgöring delvis också är förlagd till förrådsbyrån.

De anläggningsarbeten, som nu pågå, befinna sig i slutskedet och, såvida icke utförande av ytterligare anläggningar beslutas av statsmakterna, torde avdelningen komma att avvecklas inom en nära framtid.

De sakkunniga övergå nu till att redogöra för sitt förslag rörande byggnadsbyråns personalorganisation.

Om de lokala organen på sätt de sakkunniga förordat erhålla ökade befogenheter att handlägga med byggnadsarbetenas utförande sammanhängande frågor, skulle byggnadsbyrån i stor utsträckning bliva befriad från personalkrävande detaljarbete. Dess arbete kan då koncentreras på ledningen av verksamheten i stort, varvid denna ledning skulle utövas framför allt genom rådgivning och direktiv i samband med inspektionsresor och genom allmänna anvisningar. Några uppgifter finnas emellertid, som påkalla ett mera omfattande och ingående detaljarbete från byggnadsbyråns sida, nämligen *dels* utredningsarbetet för anslags- och statberäkningen för vägunderhållet, *dels* handhavan-

det av arbetsorganisatoriska uppgifter, *dels ock* upprättandet av arbetsritningar till fältarbeten på flygplatser. Anledningen till att sistnämnda uppgift bör sammanhållas centralt är närmast den, att arbeten av ifrågavarande slag torde bliva aktuella så sällan inom ett och samma län, att vägförvaltningarnas personal knappast torde få tillfälle att förskaffa sig erforderlig rutin på området.

Byggnadsbyrån synes böra organiseras på fyra avdelningar, utgörande specialorgan för var sin av följande uppgifter, nämligen

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

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

avdelning III för vägunderhållet samt

avdelning IV för arbetsorganisation.

Det må här nämnas, att de sakkunniga beträffande de till avdelningarna I och II hänförda arbetsuppgifterna såsom ett alternativ övervägt även en annan indelningsgrund, åsyftande en uppdelning av arbetet på två avdelningar på grundval av en geografisk indelning. En liknande organisation förekom inom vägbyrån före vägförstatligandet, nämligen i fråga om väginspektionen, som var uppdelad på tre inspektionsområden med en väginspektör för vart och ett av dessa områden. Vid tillämpning av en dylik organisationsform bliva möjligheterna för vederbörande avdelningschefer att specialisera sig mindre, och detta skulle kunna leda till att byggnadsbyrån i den del, varom här är fråga, icke bleve det expertorgan som avsetts. Med hänsyn härtill och då erfarenheterna av den tidigare väginspektionens organisation knappast givit vid handen, att den geografiska indelningen är lämplig, ha de sakkunniga ej velat förorda detta alternativ.

För var och en av de här föreslagna fyra avdelningarna erfordras en väl kvalificerad avdelningschef, som äger speciell sakkunskap i fråga om de till vederbörande avdelning hörande arbetsuppgifterna.

Till avdelning I bör överflyttas den nuvarande avdelningschefstjänsten å vägbyråns byggnadsavdelning, vilken befattning med benämningen byggnadschef är hänförd till lönegraden C 6. För ledningen av avdelning II bör inrättas en ny befattning i lönegraden C 6. Avdelningarna III och IV motsvaras i den nuvarande organisationen av underhållsavdelningen respektive avdelningen för arbetsorganisation inom vägbyrån. Cheferna för dessa avdelningar äro placerade, den ene såsom väginspektör för underhållet i lönegraden C 6 och den andre såsom byrådirektör i lönegraden C 5. Någon ändring i löneställningen

synes icke påkallad av omorganisationen. För cheferna för avdelningarna I, II och III bör enligt de sakkunnigas mening en enhetlig tjänstebenämning införas. De sakkunniga föreslå härför benämningen *förste byrådirektör.*

De sakkunnigas förslag innebär alltså, att såsom chef för var och en av avdelningarna I, II och III skulle finnas en förste byrådirektör i lönegraden C 6 och såsom chef för avdelning IV en byrådirektör i lönegraden C 5.

Vid tillämpning av de arbetsformer för byggnadsbyråns verksamhet, som de sakkunniga förordat, skulle avdelningscheferna i mycket stor utsträckning komma att befinna sig på tjänsteresor. Detta förutsätter emellertid, att på avdelningarna finnas kvalificerade befattningshavare, vilka under avdelningschefernas bortovaro kunna på egen hand och med nödig sakkunskap handlägga de löpande byråärendena. Dessa befattningshavare böra också vara tillräckligt kvalificerade för att själva kunna utföra besiktningar och inspektioner, som icke medhinnas av vederbörande avdelningschef eller som eljest anses böra verkställas av dem. För sådant ändamål bör inrättas erforderligt antal förste byråingenjörsbefattningar i 27 lönegraden.

Liksom beträffande de övriga byråerna inom styrelsen vilja de sakkunniga i fråga om byggnadsbyrån framhålla vikten av att den biträdande personalen icke betraktas som bunden till de arbetsuppgifter eller till de avdelningar, för vilka den ursprungligen beräknats. Befattningshavarna böra sålunda efter överingenjörens bestämmande kunna flyttas inom och mellan avdelningarna allt efter föreliggande behov av arbetskraft. Vid den nedan gjorda beräkningen av personalbehovet för avdelning I ha de olika verksamhetsgrenarna för överskådlighetens skull behandlats var för sig, men härvid har icke avsetts att avdelningen skulle organiseras på ett antal från varandra strängt avgränsade specialsektioner. När det gäller avdelningarnas inre organisation, kan det ifrågasättas om icke arbetet i viss utsträckning kunde uppdelas mellan befattningshavarna på grundval av en geografisk indelning av landet. Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen torde böra ha sin uppmärksamhet riktad på denna fråga.

De sakkunniga ha räknat med att utöver de tjänster, som nedan upptagits under de olika avdelningarna, skulle inrättas befattningar för uppgifter, som icke äro begränsade till viss avdelning, nämligen *dels* en befattning för en assistent åt överingenjören, *dels* en första aktuarietjänst för statistiska utredningar m. m., *dels ock* fyra lägre befattningar för sammanställning av statistiskt material och andra liknande göromål. Dessa befattningar behandlas nedan efter de fyra avdelningarna. Därjämte har personalen för diarieförings-, expeditions- och skrivgöromål redovisats särskilt i ett sammanhang.

Avdelning I.

Anledning synes föreligga att räkna med att den ordinarie vägbyggnadsverksamheten redan under nästa budgetår kommer att återgå till mera normal omfattning. Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen har också, enligt vad de sakkunniga inhämtat, i sina riksdagspetita för budgetåret 1946/47 föreslagit en ökning av de ordinarie vägbyggnadsanslagen för landsbygden från 14,6 miljoner kronor till 29,5 miljoner kronor, varav ungefär 10 % torde avse konstarbeten, som ankomma på avdelning II. Dessutom äskar styrelsen en ökning av vägbeläggningsanslaget från 3 miljoner kronor till 6 miljoner kronor. En sådan ökning måste, även om den i första hand påverkar omfattningen av vägförvaltningarnas verksamhet, givetvis också återverka på den centrala organisationens arbete.

Om jämförelse göres med de förutsättningar för utformningen av den centrala vägorganisationen, som gällde vid tidpunkten för vägförstatligandefrågans behandling, må ock framhållas att sedan dess en utvidgning av styrelsens uppgifter på förevarande område inträtt i det avseendet, att numera i ökad utsträckning kräves att styrelsen skall upprätthålla en viss beredskap för att möta eventuella krissituationer på arbetsmarknaden. I detta sammanhang kan upplysningsvis nämnas att styrelsen under budgetåret 1944/45 haft att utföra vägbyggnadsarbeten såsom beredskapsföretag till en sammanlagd kostnad av icke mindre än ungefär 8,5 miljoner kronor, ehuru sysselsättningen på den allmänna arbetsmarknaden i stort sett varit god under nämnda budgetår.

Med hänsyn till den utvidgning och ökning av arbetsuppgifterna beträffande vägbyggnadsverksamheten, som sålunda redan inträtt eller är att vänta, förefaller det uppenbart, att den ordinarie och extra ordinarie personal, som nu finnes för den centrala ledningen av nämnda verksamhet och som, förutom avdelningschefen, endast omfattar en väginspektör för beläggningsarbetena, en förste byråingenjör och en byråingenjör, icke för framtiden är tillräcklig. Detta gäller även om handläggningen av vissa arbetsuppgifter överflyttas till vägförvaltningarna i enlighet med vad de sakkunniga förut angivit. Genomföres en dylik decentralisering blir å andra sidan behovet av personalförstärkning betydligt mindre än den stora ökningen av vägbyggnadsverksamheten i och för sig eljest skulle motivera.

Vid genomförande av nyssnämnda decentralisering synes byråarbetet komma att omfatta huvudsakligen sådana frågor rörande arbetenas utförande, i vilka styrelsen förbehållit sig beslutanderätten eller vilka av vägförvaltningarna hänskjutas till styrelsens prövning, vidare ärenden angående godkännande av entreprenör för väg- och gatuarbeten i

städerna, rörande behovet och dispositionen av arbetsledningS- och kontrollantpersonal samt av arbetare, maskiner och material, marklösenfrågor, frågor rörande kollektivavtal och ackordssättningar, vissa mellanhavanden med entreprenörer, frågor angående utbildning av arbetsledningS- och kontrollantpersonal, allmänna anvisningar beträffande arbetens utförande och bedrivande samt bearbetning av statistiskt material. Därtill kommer inspektionsverksamheten, som i vad avser vägbyggandet torde komma att bliva av sådan omfattning, att även personal i byråingenjörsgraderna måste tagas i anspråk härför.

Vid den här angivna omfattningen av arbetsuppgifterna bör den särskilt för vägbyggnadsverksamheten erforderliga tekniska personalen å avdelning I kunna beräknas till fem befattningshavare, nämligen

	Befattning	Lönegrad
1	förste byråingenjör	A 27
1	byråingenjör	Eo 24
2	byråingenjörer	Eo 21
1	ingenjörsassistent	A 17
5		

Möjligt är att ytterligare någon arbetskraft kan vara erforderlig i samband med det nu pågående förberedelsearbetet för en befarad kris på arbetsmarknaden. Detta behov bör i så fall tillgodoses med tillfälligt anställd personal i samma ordning, som nu gäller i fråga om vägbyråns byggnadsavdelning.

Den i lönegraden A 29 placerade väginspektören är styrelsens beläggningsexpert. Beläggningsarbeten förekomma i samband med såväl vägar som broar, flygfält och hamnar. Det bör i förevarande sammanhang nämnas, att väginspektörens medverkan i betydande utsträckning kommer att erfordras även vid handläggningen av på första utredningsbyrån ankommande frågor rörande vägbeläggningsarbeten. Hans verksamhet anknyter sig också nära till de arbetsuppgifter, som skulle tillkomma avdelningarna II och III inom byggnadsbyrån. Även om, med hänsyn till uppgifternas omfattning och betydelse och deras fördelning på styrelsens flesta verksamhetsområden, skäl finnas för att en särskild beläggningsavdelning inrättas inom byggnadsbyrån, torde emellertid denna fråga kunna anstå, till dess ytterligare erfarenhet vunnits.

De sakkunniga föreslå icke någon ändring beträffande väginspektörsbefattningen men vilja med hänsyn till den ökning av arbetsuppgifterna på förevarande område, som kan emotses — även i samband med flygfältsbyggandet — föreslå, att väginspektören får en medhjälpare. För ändamålet bör inrättas en byråingenjörsbefattning i lönegraden Eo 24.

Personalen för beläggningsarbeten skulle alltså omfatta följande befattningshavare:

	Befattning	Lönegrad
1	väginspektör	A 29
1	byråingenjör	Eo 24
2		

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsens flygfältsarbeten finansieras med medel, som anvisas på luftfartsfonden. Enligt vad de sakkunniga inhämtat har luftfartsstyrelsen för närvarande cirka 6,4 miljoner kronor tillgängliga för byggande och förbättring av sådana flygplatser, vilkas utförande i vad avser fältarbeten och vissa husbyggnadsarbeten ankommer på väg- och vattenbyggnadsstyrelsen enligt tills vidare gällande ordning. För nästa budgetår har luftfartsstyrelsen äskat sammanlagt 17 miljoner kronor för samma ändamål. De angivna beloppen avse till en mindre del kostnader för husbyggnadsarbeten.

Anmärkas bör att den planerade flygplatsen för interkontinental lufttrafik avses skola utföras i särskild ordning. Även vissa provisoriska arbeten för denna trafik utföras i sådan ordning. Medel till dessa arbeten ingå icke i de ovan angivna beloppen.

Såsom tidigare nämnts skulle byggnadsbyråns arbetsuppgifter beträffande flygfältsbyggandet omfatta även upprättande av arbetsritningar till fältarbeten på flygplatser och därför bliva jämförelsevis personalkrävande. Personalorganisationen för denna verksamhetsgren synes lämpligen kunna uppbyggas på grundval av den nuvarande flygfältsavdelningens organisation. I likhet med vad som gäller beträffande personalen för flygplatsutredningar hos luftfartsstyrelsen, bör extra ordinarie anställning beredas ifrågavarande befattningshavare. De sakkunniga föreslå inrättande av följande tekniska befattningar:

	Befattning	Lönegrad
1	förste byråingenjör	Eo 27
1	byråingenjör	Eo 24
1	byråingenjör	Eo 21
2	ingenjörsassistenter	Eo 17
2	ritare	Eo 12
1	ritbiträde	Eo 8
8		

Av allt att döma förestår en period av mycket livlig verksamhet i fråga om flygplatsbyggandet, men det synes icke nu vara möjligt att bedöma, huru långvarig denna forcering kan komma att bliva. Sannolikt kommer under denna period att erfordras ytterligare personal ut-

över den som ovan beräknats. Möjlighet bör därför stå öppen för styrelsen att anställa tillfällig personal för ändamålet, varvid avlöningsanslagets icke-ordinariepost bör kunna efter medgivande av Kungl. Maj:t få överskridas.

De anläggningar för vattenförsörjning och avlopp, som hittills utförts genom väg- och vattenbyggnadsstyrelsens försorg, ha samtliga varit beredskapsarbeten, i regel av mycket stor omfattning. Kostnaderna för t. o. m. budgetåret 1944/45 utförda anläggningar ha uppgått till följande belopp:

Budgetår	Kronor	Budgetår	Kronor
1937/38	7 628	1941/42	2 882 638
1938/39	1 127 706	1942/43	3 255 752
1939/40	2 869 239	1943/44	5 791 359
1940/41	2 528 868	1944/45	8 040 943

I den mån från anslaget till Bidrag till anläggningar för vattenförsörjning och avlopp anvisas bidrag till anläggningar, vilka icke lämpligen kunna utföras av intressenterna, torde väg- och vattenbyggnadsstyrelsen komma att få ombesörja jämväl utförande av ordinarie arbeten på detta område.

Byggnadsbyråns arbetsuppgifter på hithörande område torde i huvudsak bliva analoga med dem, som ovan angivits beträffande vägbyggnadsverksamheten.

De sakkunniga anse erforderligt, att för här ifrågavarande arbetsuppgifter följande befattningar inräknas i byggnadsbyråns organisation, nämligen

	Befattning	Lönegrad
1	förste byråingenjör	Eo 27
1	byråingenjör	Eo 24
1	ingenjörsassistent	Eo 17
3		

Avdelning II.

På avdelning II skulle ankomma ledningen av arbetet dels med utförande och underhåll av broar, hamnar, farleder, färjinrättningar och bryggor dels med utförande av husbyggnader och i vattenförsörjnings- och avloppsanläggningar ingående konstbyggnader ävensom i förekommande fall oljelagringsanläggningar. Beträffande omfattningen av dessa olika verksamhetsgrenar vilja de sakkunniga hänvisa till vad därom ovan anförts i samband med behandlingen av vederbörande utredningsbyråer och konstruktionsbyrån. Här må endast nämnas att i de väg-, bro- och hamnbyggnadsanslag samt vägunderhålls- och vägförstärkningsanslag, som väg- och vattenbyggnads-

styrelsen äskat för nästa budgetår, medel kunna beräknas ingå till konstarbeten för en kostnad av sammanlagt minst ett 30-tal miljoner kronor. Härtill komma kostnaderna för husbyggnader, pumpstationer, reningsverk m. m. För uppförande av garage- och förrådsbyggnader har styrelsen äskat medel å tilläggsstat för innevarande budgetår med 5,05 miljoner kronor och å ordinarie stat för nästa budgetår med 2,5 miljoner kronor.

Den under avdelning I (s. 130—131) gjorda uppräkningen av olika till byråarbetet hörande uppgifter har i stort sett tillämpning även i fråga om avdelning II. Det kan framhållas, att sistnämnda avdelning i större utsträckning än avdelning I torde komma att få syssla med frågor angående antagande av entreprenör, nämligen bl. a. i sådana fall, då vägförvaltning har att hänskjuta avgörandet i entreprenadfrågor beträffande konstbyggnader till styrelsen, emedan anbud inkommit, som grunda sig på annan konstruktiv utformning än den i programhandlingarna angivna. Därjämte synas konstarbetena i allmänhet kräva förhållandevis mera central tillsyn och ledning under utförandets gång än de till avdelning I hänförliga arbetena.

Med hänsyn till den omfattning, avdelningens arbetsuppgifter kunna beräknas få, vilja de sakkunniga förorda, att verksamheten uppdelas på två sektioner, vardera under ledning av en kvalificerad ingenjör. Med beaktande härav ha de sakkunniga för avdelning II räknat med behov av följande personal, förutom avdelningschefen, nämligen

	Befattning	Lönegrad
2	förste byråingenjörer	A 27
2	byråingenjörer	Eo 24
2	byråingenjörer	Eo 21
2	ingenjörsassistenter	Eo 17
8		

I den mån efter omorganisationen på byggnadsbyrån föreligger behov av personal för utförande av oljelagringsanläggningar, bör detta behov tillgodoses i samma ordning, som å s. 122 föreslagits beträffande konstruktionsbyrån.

Avdelning III.

Avdelning III skulle i allt väsentligt få samma funktion som den nuvarande underhållsavdelningen inom vägbyrån, och den föreslagna omorganisationen skulle därför i och för sig icke komma att inverka på avdelningens personalbehov. I enlighet med vad som anförts å s. 71 ha de sakkunniga emellertid ansett sig böra företaga en översyn även av denna avdelnings personalorganisation och få härvid anföra följande.

Före vägförstatligandet fanns inom väg- och vattenbyggnadsstyrelsen ett organ, som i viss mån bildade en motsvarighet till här ifrågavarande avdelning, nämligen den sedan hösten 1938 inrättade vägunderhållsinspektionen. Denna avdelning, som var av provisorisk natur, hade bl. a. till uppgift att genom statistisk bearbetning av vägdistriktens räkenskaper samt genom inspektioner av det tekniska och ekonomiska handhavandet av vägunderhållet kontrollera underhållsmedlens användning.

Vägförstatligandekommitténs förslag om inrättande av en underhållsavdelning inom väg- och vattenbyggnadsstyrelsens vägbyrå föranledde invändningar i ett par remissyttranden. Därvid framhölls att de arbetsuppgifter, som ankomme på vägunderhållsinspektionen och som skulle överflyttas på underhållsavdelningen, efter ett förstatligande komme att minskas. Med anledning härav uttalade 1942 års vägsakkunniga bl. a. följande: »Efter förstatligandet av vägväsendet skola vägförvaltningarna liksom på senare tid vägdistrikten sköta underhållet enligt upprättade stater. Kravet på underhållsavdelningen blir alltså minst lika stort som på den nuvarande inspektionen. På grund av att styrelsens ledande verksamhet på vägunderhållets område redan ökats avsevärt och att den åtminstone icke kommer att minskas, kan det starkt ifrågasättas, om icke den av vägförstatligandekommittén föreslagna personalen på avdelningen är för knapp. De sakkunniga vilja emellertid icke föreslå en utvidgning för närvarande.» De betänkligheter, som hade uttalats angående behovet av underhållsavdelningen, ledde till att den biträdande personalen på avdelningen endast erhöll extra ordinarie anställning, för att möjlighet skulle hållas öppen att längre fram vidtaga den omorganisation, som då kunde anses påkallad.

Ett klargörande av de centrala arbetsuppgifter, som äro hänförliga till underhållsavdelningen, ger enligt de sakkunnigas mening vid handen, att dessa uppgifter, såsom de senare utvecklat sig, äro betydligt större än vad man synes ha räknat med vid behandlingen av frågan om avdelningens personalorganisation. Visserligen har i och med vägväsendets förstatligande den tekniskt-ekonomiska kontroll över vägunderhållsmedlens användning hos vägdistrikten, som utövades av vägunderhållsinspektionen, bortfallit, men i stället har vägförstatligandet för det centrala organets vidkommande medfört andra uppgifter av än större betydelse och omfattning.

Genom avdelningens verksamhet möjliggöres en samlad och enhetlig ledning av vägunderhållet i riket. En av huvuduppgifterna är härvid att bedöma vägunderhållets behov och att verka för en med hänsyn till trafikens art och omfattning lämplig avvägning av underhållets standard. Hithörande spörsmål aktualiseras *dels* i vad angår olika

vägar och vägtyper i samband med inspektionsresorna, *dels* beträffande de olika länen vid upprättandet av underhållsstaterna för länen och vid annan liknande medelsfördelning, *dels ock* i fråga om landet i dess helhet i samband med anslagsäskandena.

En annan huvuduppgift för avdelningen är att i samarbete med statens väginstitut och väginspektören för beläggningsarbeten följa den tekniska utvecklingen och att därvid — då så är påkallat i samarbete med avdelningen för arbetsorganisation (avd. IV) — verka för att lämpliga arbetsmetoder, maskiner, redskap och material komma till användning vid vägunderhållsarbetena.

Till de viktigare uppgifterna hör vidare att uppdraga riktlinjer för detaljplaneringen av vägunderhållsarbetet, att verkställa ekonomiska utredningar i samband med kollektivavtalsfrågor, att verka för enhetlighet vid ackordssättningarna, att lämna underlag för centralupphandlingar, att utreda frågor om förläggning av garage- och förrådsbyggnader, att leda utbildningen av personal för underhållet, att hava översyn över kalkylationsbokföringens teknik och nyttiggörande, att utgiva periodiska översikter, att lämna råd och anvisningar i olika detaljfrågor samt att utöva kontroll över vägförvaltningarnas arbetsresultat och effektivitet med avseende på underhållsarbetets handhavande.

Slutligen ankommer på avdelningen att, då vägförvaltning vid akuta krissituationer, t. ex. i samband med svårartade snöstormar, icke kan bemästra uppgifterna med egna resurser, snabbt ingripa för att föranstalta om hjälp från andra håll.

De arbetsuppgifter, som här angivits, äro antingen sådana, som sammanhänga med styrelsens ledning av verksamheten i stort och därför måste skötas centralt, eller ock sådana, som innebära ett tillhandahållande av speciell sakkunskap åt vägförvaltningarna. Dessa viktiga och delvis ganska tidskrävande uppgifter komma med all säkerhet icke att minska i omfattning och betydelse. I detta sammanhang må framhållas att det behövliga vägunderhållsarbetets volym i jämförelsevis ringa grad påverkas av konjunkturväxlingar.

Kostnaderna för vägunderhållet, vilka för innevarande budgetår äro beräknade till 68,5 miljoner kronor, utgöra en mycket stor del av väg- och vattenbyggnadsstyrelsens ekonomiska omslutning. I och med trafikens ökning och stegrade krav är det också att räkna med att arbetet på förevarande område tills vidare kommer att växa. Styrelsens anslagsäskanden för nästa budgetår upptaga en beräknad kostnad för barmarksunderhållet och vintervägh̊ållningen av sammanlagt 88,3 miljoner kronor. Inom ett verksamhetsområde med denna ekonomiska omslutning böra rationaliseringsåtgärder, särskilt om de äro av generell innebörd, kunna medföra vinster av betydande storleksordning.

Mot bakgrunden av de många och viktiga arbetsuppgifter, som enligt den ovan lämnade redogörelsen ankomma på underhållsavdelningen, synes den för avdelningen ursprungligen beräknade personaluppsättningen alltför knapp. Avdelningen har också, såsom nämnts å s. 126, erhållit en provisorisk personalförstärkning, nämligen med en biträdande väginspektör, en ingenjörsassistent och ett räknebiträde med lön enligt respektive 27, 17 och 6 löneklasserna. I sin framställning till Kungl. Maj:t om denna personalökning åberopade styrelsen i fråga om behovet av en biträdande väginspektör följande uttalande av f. d. generaldirektören A. Granholm, vilken på uppdrag av statens sakrevision verkställt undersökning av organisationen för och det praktiska bedrivandet av anläggnings- och underhållsverksamheten m. m. inom vägväsendet.

»Vad underhållsavdelningen däremot beträffar synes mig personaluppsättningen vara väl knapp. Man bör beakta att det rör sig om mycket stora medelsdispositioner, när det gäller det samlade vägunderhållets ekonomi och de med densamma sammanhörande viktiga arbetstekniska dispositionerna. Dessa äro också i mycket hög grad beroende av en flitig och effektiv informations- och inspektionsverksamhet. Härvidlag vilar för närvarande alltför mycket arbete på avdelningens chef, väginspektören. Sistnämnda arbete inkräktar på hans tid för inspektioner inklusive bearbetning av det under dessa antecknade iakttagelsematerialet samt leder till forcering av arbetet med så viktiga frågor som prövning av vägförvaltningarnas anslagsäskanden jämte rätta fördelningen på de olika förvaltningarna av de av styrelsen beviljade underhållsanslagen.

Det kan rekommenderas att ifrågavarande tjänst förstärkes genom tillsättande av en biträdande väginspektör med huvudsaklig uppgift att enligt väginspektörens bestämmelser företaga inspektionsresor för att göra iakttagelser hos och jämförelser mellan de olika vägförvaltningarna i deras verksamhet samt att därvid även förmedla styrelsens intentioner liksom vägförvaltningarnas önskemål styrelsen och vägförvaltningarna emellan.»

Beträffande de båda andra befattningshavarna framhöll styrelsen i sin skrivelse, att på grund av brist på annan personal byråingenjörerna å avdelningen i stor utsträckning måste syssla med för verksamheten nödvändigt arbete av rutinmässig art, varigenom deras möjlighet att ägna sig åt de mera kvalificerade uppgifterna begränsades. Dylikt rutinarbete borde enligt styrelsens mening anförtros åt lägre avlönad personal, och styrelsen hemställde därför om bemyndigande att för ändamålet få anställa en ingenjörsassistent och ett räknebiträde.

De sakkunniga anse stadigvarande behov föreligga av en mera kvalificerad medhjälpare till avdelningschefen och föreslå, att för ändamålet, i stället för den provisoriska biträdande väginspektörstjänsten, inrättas en befattning såsom förste byråingenjör i lönegraden A 27. Dennes uppgift bör enligt de sakkunnigas mening först och främst vara att så långt det är möjligt och lämpligt från avdelningschefen avlasta det

omfattande byråarbete, som för närvarande hindrar honom från att i önskvärd utsträckning ägna sig åt den viktiga inspektionsverksamheten. Angeläget är emellertid att förste byråingenjören även får företaga inspektionsresor på sätt väg- och vattenbyggnadsstyrelsen avsett beträffande den biträdande väginspektören.

Jämväl de båda lägre arvodestjänsterna synas erforderliga för framtiden, och de sakkunniga föreslå därför, att de upptagas i styrelsens personalstat i form av en befattning såsom ingenjörsassistent i Eo 17 och en kanslibiträdestjänst i A 7.

Av de båda nu befintliga byråingenjörsbefattningarna bör den, som är placerad i Eo 21, göras ordinarie och den andra bibehållas oförändrad i Eo 24.

I enlighet med vad sålunda anförts skulle på avdelning III finnas följande befattningshavare under avdelningschefen, nämligen

	Befattning	Lönegrad
1	förste byråingenjör	A 27
1	byråingenjör	Eo 24
1	byråingenjör	A 21
1	ingenjörsassistent	Eo 17
1	kanslibiträde	A 7
5		

Avdelning IV.

Beträffande avdelning IV, som skulle motsvara den nuvarande avdelningen för arbetsorganisation, vilja de sakkunniga icke ifrågasätta någon annan organisatorisk förändring än att befattningen såsom förste byråingenjör, vilken för närvarande är hänförd till lönegraden Eo 26, i enlighet med de sakkunnigas förut gjorda principuttalande rörande förste byråingenjörernas löneställning uppflyttas till lönegraden Eo 27.

Till avdelningen skulle, förutom avdelningschefen, alltså höra följande befattningshavare, nämligen

	Befattning	Lönegrad	Arvode motsvarande lön enligt högst nedan angiven löneklass jämte tilläggsförmåner
1	förste byråingenjör	Eo 27	—
2	byråingenjörer	Eo 21	—
2	ingenjörer	Eo 19	—
10	assistenter	—	16
2	räknebiträden	—	3
17			

Härtill komma ett kontorsbiträde och ett skrivbiträde, vilka redovisas nedan.

Assistent åt överingenjören.

Många frågor inom byggnadsbyråns verksamhet — framför allt spörsmål rörande behovet och dispositionen av personal och maskiner — äro av den innebörd, att för deras riktiga bedömande kräves överblick över verksamheten i dess helhet. Eftersom överingenjören utgör den sammanhållande och samordnande kraften inom byrån, kommer han att i mycket stor utsträckning få ägna uppmärksamhet åt dylika frågor. Med hänsyn härtill och i betraktande av att det gäller en byggnads- och underhållsverksamhet, vars ekonomiska omslutning under de närmaste åren torde komma att uppgå till minst 200 miljoner kronor per år, anse de sakkunniga nödvändigt, att överingenjören erhåller en särskild medhjälpare med uppgift att biträda honom med undersökningar och utredningar i frågor, där samordnande åtgärder kunna bliva aktuella, och överhuvudtaget utgöra den centralpunkt under överingenjören, där det viktiga materialet rörande behovet och dispositionen av personal och maskiner samlas och behandlas. För denna uppgift, som icke lämpligen kan läggas på någon av avdelningarna, bör avses en kvalificerad ingenjör, helst med föregående praktik såsom vägingenjör. De sakkunniga föreslå, att för ändamålet inrättas en befattning såsom förste byråingenjör i lönegraden Eo 27.

För avdelningarna gemensam personal.

Inom byggnadsbyråns verksamhetsområde förekommer en hel del arbetsuppgifter av statistisk natur. För klarläggande av arbetaravtalsfrågorna krävas sålunda i stor utsträckning statistiska utredningar. Likaså erfordras dylika utredningar för ett riktigt bedömande och jämförande av entreprenadanbud och egen-regiverksamhet. Även arbetet med anslags- och statberäkningarna för vägunderhållet är delvis av statistisk natur. Med hänsyn till omfattningen av ifrågavarande uppgifter anse de sakkunniga, att det skulle bliva till stort gagn för byråns arbete, om byrån ägde tillgång till en vetenskapligt skolad statistiker. Denne skulle därvid dels på egen hand verkställa statistiska utredningar, särskilt i samband med avtalsfrågorna, dels biträda byråns avdelningar med råd och anvisningar rörande lämpliga statistiska arbetsmetoder. De sakkunniga föreslå, att för ändamålet inrättas en befattning såsom förste aktuarie i lönegraden Eo 24.

För att biträda förste aktuarien med sammanställningsarbeten och liknande, mera rutinmässiga uppgifter, vilka äro hänförliga framför allt till första och andra avdelningarnas verksamhet, bör beräknas erforderligt antal för avdelningarna gemensamma befattningshavare. De arbetsuppgifter, som härvid i första hand åsyftas, äro att föra kostnadsstatistik beträffande arbeten på entreprenad och i egen regi samt att

sammanställa arbetarstatistik. Denna personal bör därjämte sammanställa uppgifter om pågående byggnadsföretag och om dispositionen av arbetsledningS- och kontrollantpersonalen m. m. De sakkunniga ha för dessa uppgifter räknat med behov av följande personal, nämligen

Befattning	Lönegrad
1 kontorsskrivare	Eo 15
1 kontorist	Eo 9
1 kanslibiträde	A 7
1 kontorsbiträde	Eo 4
4	

För arbetet såsom byråregistrator bör beräknas ett kanslibiträde i A 7.

Behovet av personal för skriv- och expeditionsgöromål ha de sakkunniga uppskattat till 10 befattningshavare, fördelade på följande kategorier:

Befattning	Lönegrad
4 kontorsbiträden	A 4
3 kontorsbiträden	Eo 4
3 skrivbiträden	Eo 2
10	

I nedanstående sammanställning har angivits dels den nuvarande, dels den föreslagna personalorganisation, som här behandlats.

Nuvarande organisation.

Vägbyrån

Byggnadsavdelningen	Lönegrad
1 byggnadschef	C 6
1 väginspektör	A 29
1 förste byråingenjör	Eo 26
1 byråingenjör	Eo 21
1 kanslibiträde	A 7
1 kontorsbiträde	Eo 4
	Arv. lönekl.
2 ingenjörer	24
1 ingenjör	21
3 ingenjörer	20
	Lönegrad
1 ingenjörsassistent	Ex 17
2 kontorsbiträden	Ex 4
15	

Avdelningen för flygplatsbyggande	Arv. lönekl.
1 avdelningschef	28
1 ingenjör	24

Föreslagen organisation.

Byggnadsbyrån

Avdelning I	Lönegrad
1 förste byrådirektör	C 6
1 väginspektör	A 29
1 förste byråingenjör	A 27
2 förste byråingenjörer	Eo 27
4 byråingenjörer	Eo 24
3 byråingenjörer	Eo 21
1 ingenjörsassistent	A 17
3 ingenjörsassistenter	Eo 17
2 ritare	Eo 12
1 ritbiträde	Eo 8
19	

Avdelning II	
1 förste byrådirektör	C 6
2 förste byråingenjörer	A 27
2 byråingenjörer	Eo 24
2 byråingenjörer	Eo 21
2 ingenjörsassistenter	Eo 17
9	

1	ingenjör	21
1	ingenjör	18
1	ingenjörsassistent	16
1	ritare	10
1	kontorist	8
1	kanslibiträde	7
1	kontorsbiträde	2
9		

Underhållsavdelningen

		Lönegrad
1	väginspektör för underhållet	C 6
1	byråingenjör	Eo 24
1	byråingenjör	Eo 21
1	kontorsbiträde	Eo 4
1	kontorsbiträde	Ex 4

		Arv. lönekl.
1	biträdande väginspektör	27
1	ingenjörsassistent	17
1	räknebiträde	6
8		

Avdelningen för arbetsorganisation

		Lönegrad
1	byrådirektör	C 5
1	förste byråingenjör	Eo 26
2	byråingenjörer	Eo 21
2	ingenjörer	Eo 19
1	kontorsbiträde	Eo 4
1	skrivbiträde	Eo 2

		Arv. lönekl.
10	assistenter	16
2	räknebiträden	3
20		

Hamnbyrån

Byggnadsavdelningen för hamnar och farleder

½	ingenjör	27

Byggnadsavdelningen för vattenförsörjnings- och avloppsanläggningar

1	ingenjör	26
1	ingenjör	24
1	ingenjörsassistent	14
1	ritare	12
4		

Totalt 56 ½ befattningshavare.

Avdelning III

1	förste byrådirektör	C 6
1	förste byråingenjör	A 27
1	byråingenjör	Eo 24
1	byråingenjör	A 21
1	ingenjörsassistent	Eo 17
1	kanslibiträde	A 7
6		

Avdelning IV

1	byrådirektör	C 5
1	förste byråingenjör	Eo 27
2	byråingenjörer	Eo 21
2	ingenjörer	Eo 19

		Arv. lönekl.
10	assistenter	16
2	räknebiträden	3
18		

Assistent åt överingenjören

		Lönegrad
1	förste byråingenjör	Eo 27

För avdelningarna gemensam personal

1	förste aktuarie	Eo 24
1	kontorsskrivare	Eo 15
1	kontorist	Eo 9
2	kanslibiträden	A 7
4	kontorsbiträden	A 4
4	kontorsbiträden	Eo 4
3	skrivbiträden	Eo 2
16		

Totalt 69 befattningshavare.

Härtill komma 4 ½ befattningshavare å hamnbyråns byggnadsavdelning för oljelagringsanläggningar.

6. Kameralbyrån.

Medan vägförvaltningarna själva bära redogöraransvaret för sin medelsförvaltning, är detta ansvar, i vad avser hamnarbetsavdelningarnas ekonomiska förvaltning, lagt direkt på väg- och vattenbyggnadsstyrelsen. Kassarörelsen är i detta fall baserad på förskottsmedel, som av styrelsen ställas till arbetsavdelningarnas förfogande och för vilkas användning dessa hava att månatligen avlämna redovisning till styrelsen. Sedan ifrågavarande kassaredovisningar underkastats vederbörlig granskning i sakligt och formellt hänseende, meddelar styrelsen på grundval av redovisningarna omföringsbeslut, varigenom de i styrelsens räkenskap bokförda förskotten till avdelningarna bliva ersatta. Granskningen av redovisningarna utföres genom försorg av hamnbyrån, som även verkställer därmed sammanhängande specialbokföring. Hamnbyrån ombesörjer likaledes förgranskning och specialbokföring av sådana till dess verksamhet hänförliga räkningar, vilka likvideras direkt från styrelsen, samt har inom styrelsen det närmaste ansvaret för kassaförvaltningen vid de statliga fiskehamnarna och kanalerna[1] ävensom för utbetalningen av statsbidrag till sådana byggnadsföretag, vilka under hamnbyråns kontroll utföras genom vederbörande intressenters försorg. För ovannämnda och andra liknande arbetsuppgifter finnes inom hamnbyrån en särskild kameral avdelning.

Styrelsens anordningsbeslut beträffande de med hamnbyråns verksamhet sammanhängande utgifterna meddelas gemensamt av cheferna för hamnbyrån och kameralbyrån. Dessa utgifter hade under budgetåret 1944/45 en omslutning av cirka 14,7 miljoner kronor.

Hamnbyråns kamerala avdelning fullgör, förutom det granskningsoch bokföringsarbete som ovan berörts, även vissa andra uppgifter. Härvid kan nämnas bl. a. följande:

ledning och övervakning av det kamerala arbetets bedrivande vid hamnarbetsavdelningarna;

skriftväxling med avdelningarna rörande medelsdispositionen;

frågor angående inleverering till styrelsen av intressentbidrag;

fördelning av hamnarbetsavdelningarnas administrationskostnader och av avlöningskostnaderna för hamnbyråns tillfälliga personal på olika byggnadsmedel;

granskning av de statsunderstödda fiskehamnarnas och farledernas förvaltningsberättelser; samt

biträde vid handläggningen av de löpande personalärendena på hamnbyrån och på distrikten.

[1] Med undantag för Södertälje kanalverk, som i kassahänseende har samma ställning som vägförvaltningarna.

Avdelningens personal, inklusive beräknad andel i hamnbyråns skrivcentral, utgöres *dels* av en på styrelsens stat uppförd förste amanuens i lönegraden Eo 18 *dels ock* av följande av byggnadsmedel avlönade tillfälliga befattningshavare, nämligen

	Befattning	Arvode motsvarande lön enligt nedan angiven löneklass jämte tilläggsförmåner
1	avdelningschef (revisor)	25
1	amanuens	14
1	kontorsskrivare	14
1	kontorsskrivare	12
3	kontorister	8
3	kontorister	7
2	kontorsbiträden	1
12		

På avdelningen tjänstgör därjämte med deltidstjänstgöring en vid mellersta hamnarbetsdistriktet anställd byggnadskamrer (löneklass 19).

Därest en omorganisation av väg- och vattenbyggnadsstyrelsens tekniska byråer och en samordning av hamnarbetsavdelningarna med vägförvaltningarna genomföres i enlighet med de sakkunnigas förslag, skulle anledningen att upprätthålla en särskild kameral avdelning för här ifrågavarande arbetsuppgifter upphöra. Eftersom vägförvaltningarna skulle övertaga redogöraransvaret för den kassarörelse, som nu handhaves av hamnarbetsavdelningarna, skulle det centrala granskningsarbetet på hithörande område kunna begränsas till en efterhandsrevision genom *kameralbyråns revisionskontor.* För en sådan revision, vilken med undantag för siffergranskningen väsentligen kan inskränkas till stickprovsgranskning, kräves icke en personalorganisation av den omfattning och sammansättning, som förekommer å hamnbyråns kamerala avdelning. De sakkunniga ha räknat med att för ändamålet skulle erfodras en personalförstärkning å revisionskontoret med följande befattningshavare, nämligen

	Befattning	Lönegrad
1	revisor	A 21
1	kanslibiträde	A 7
1	kontorsbiträde	Eo 4.
3		

Handläggningen av de personalärenden, som beredas å här ifrågavarande avdelning, synes kunna överflyttas till styrelsens kanslibyrå och till vederbörande tekniska byråer i den nya organisationen. Vissa av de på avdelningen ankommande arbetsuppgifterna komma att vid

den föreslagna omorganisationen helt eller delvis försvinna eller övergå till de lokala organen, t. ex. fördelningen av administrationskostnaderna. Övriga uppgifter, såsom dispositionsbokföringen, handläggningen av frågor rörande medelsanvisning, tillsynen över lokalförvaltningarnas kamerala arbete, granskningen av de statliga fiskehamnarnas och kanalernas kassaredovisningar jämte därmed sammanhängande kassainventeringar, beredningen av utanordningsärenden i styrelsen m. m., böra ankomma på *kameralbyråns kamrerarkontor*. Härvid kan nämnas att detta kontor redan nu, på i huvudsak samma sätt som hamnbyråns kamerala avdelning, verkställer dispositionsbokföring över användningen av de olika belopp, som ställas till förfogande för hamnbyråns verksamhet; i detta hänseende skulle alltså omorganisationen icke komma att medföra något merarbete för kamrerarkontoret. Med hänsyn härtill synes personalförstärkningen på denna avdelning kunna begränsas till följande befattningshavare, nämligen

	Befattning	Lönegrad
1	förste amanuens	Eo 18
1	kanslibiträde	A 7.
2		

Den statsbidragsverksamhet, som ankommer på avdelningen för vattenförsörjning och avlopp, har beräknats medföra även en viss arbetsbelastning på kamrerarkontoret. Med anledning härav ha i det belopp, som av reservationsanslaget till Bidrag till anläggningar för vattenförsörjning och avlopp ställts till styrelsens förfogande för anställande av tillfällig personal för denna verksamhet, medel inräknats till avlönande av en amanuens i Ex 18 och ett kontorsbiträde i Ex 4 å kamrerarkontoret. Enligt de sakkunnigas mening bör nämnda anslag icke belastas med avlöningskostnader, och de sakkunniga föreslå därför, att medel för ifrågavarande personalförstärkning beräknas å styrelsens avlöningsanslag. Styrelsen bör därvid erhålla möjlighet att, om så anses påkallat, bereda vederbörande befattningshavare extra ordinarie anställning i lönegraderna Eo 18 respektive Eo 4. De sakkunniga räkna därför i sitt organisationsförslag med följande befattningar för detta ändamål:

	Befattning	Lönegrad
1	förste amanuens	Eo 18
1	kontorsbiträde	Eo 4
2		

7. Förrådsbyrån.

Tidigare ha de sakkunniga föreslagit, att handläggningen av frågor rörande om- och nybyggnad av garage- och förrådsbyggnader skulle överflyttas från förrådsbyrån till konstruktionsbyrån och byggnadsbyrån. Ehuru en minskning av förrådsbyråns arbete härigenom skulle uppkomma, vilja de sakkunniga icke ifrågasätta en indragning av den byråingenjörsbefattning i lönegraden Eo 21, vars innehavare handhar bl. a. här ifrågavarande uppgifter. De övriga arbetsuppgifter, som åvila befattningen — främst tillsynen ur brandskydds- och andra synpunkter av de befintliga byggnaderna samt handläggningen av frågor rörande underhålls- och reparationsarbeten beträffande dylika byggnader — synas nämligen vara av den omfattning och betydelse, att enbart för dessa uppgifter kräves en särskild arbetskraft. Värdet av nu befintliga garage- och förrådsbyggnader uppgår till cirka 17,6 miljoner kronor. Därjämte finnas medel tillgängliga för utförande av ytterligare byggnader till ett värde av 3,4 miljoner kronor. De årliga reparations- och underhållskostnaderna beräknas för närvarande till genomsnittligt ungefär 1½ % av byggnadsvärdet av nu befintliga och närmast planerade byggnader eller till cirka 300 000 kronor. Härtill kommer att fastighetsbeståndet väntas komma att under de närmaste fyra åren ökas med ytterligare byggnader till ett värde av cirka 10,5 miljoner kronor.

8. Militäravdelningen.

Såsom inledningsvis nämnts ingår i de sakkunnigas uppdrag jämväl att överväga frågan om lämplig organisation för den till väg- och vattenbyggnadsstyrelsen knutna militäravdelningen. De sakkunniga få i denna fråga anföra följande.

Vad angår styrelsens åligganden med avseende på frågor av militär betydelse innehåller styrelsens instruktion huvudsakligen endast att styrelsen skall, enligt vad därom är särskilt stadgat eller i den mån så eljest befinnes erforderligt, samråda med chefen för försvarsstaben i sådana ärenden, som kunna beröra militär verksamhet under fred eller krig, såsom väg-, bro- och hamnärenden samt ärenden rörande motorfordon, motorredskap och släpfordon ävensom rörande vägtrafiken.

Jämlikt samma instruktion skall för handläggning inom styrelsen av frågor, som röra riksförsvaret, finnas en militäravdelning med en regementsofficer på försvarsstabens stat såsom chef och föredragande,

vilken vid handläggning av sådana frågor inträder såsom ledamot av styrelsen. För denna befattning har upptagits en majorsbeställning (Oa 4) på försvarsstabens stat. Ytterligare två officerare äro placerade på militäravdelningen, nämligen en arméassistent med heltidstjänstgöring och en marinassistent med deltidstjänstgöring. För arméassistenten är en kaptensbeställning (Oa 3) upptagen på försvarsstabens stat. Befattningen såsom marinassistent uppehålles av en pensionerad sjöofficer.

För sin tjänstgöring hos väg- och vattenbyggnadsstyrelsen äga här ifrågavarande officerare jämlikt Kungl. Maj:ts beslut den 29 juni 1945 utöver lön uppbära särskilt arvode med följande belopp per år, nämligen

	Kronor
chefen för militäravdelningen	1 080
arméassistenten	720[1]
marinassistenten	360.

Till avdelningen hör dessutom viss civil personal, nämligen

	Befattning	Lönegrad
1	förste amanuens	Eo 18
1	kontorist	Eo 9
1	kontorsbiträde	Eo 4
1	skrivbiträde	Ex 2.
4		

I styrelsens arbetsordning äro följande bestämmelser meddelade rörande militäravdelningens arbetsuppgifter.

Å militäravdelningen handläggas ärenden angående
krigsförberedelser och mobiliseringsplanläggning, i den mån detta icke ankommer på annan byrå;
uppskov m. m.;
luftskydd;
hemvärn, där detta icke ankommer på annan byrå;
militär verksamhet under fred eller krig; samt
arkivering av hemliga handlingar, därest icke för viss grupp av ärenden annorlunda bestämts.

Sedan de sakkunniga erhöllo sitt utredningsuppdrag, har frågan om militäravdelningens organisation ytterligare aktualiserats. Genom en departementschefsskrivelse den 27 juli 1945 (kommunikationsdepartementet) har nämligen uppdragits åt väg- och vattenbyggnadsstyrelsen

[1] För den nuvarande innehavaren av befattningen utgör arvodet enligt övergångsbestämmelse 900 kronor.

att — med beaktande av innehållet i en skrivelse den 11 juli 1945 från tjänsteförrättande chefen för försvarsstaben jämte vid denna skrivelse fogad promemoria — i samråd med cheferna för försvarsstaben och civilförsvarsstyrelsen

dels verkställa utredning rörande

1. erforderliga åtgärder för att säkerställa driften vid väg- och vattenbyggnadsväsendet i krig,

2. behovet av samarbete med civilförsvarsstyrelsen och andra civila myndigheter på civilförsvarets område,

3. formerna för handläggning av civilförsvarsärenden inom verket samt därmed sammanhängande organisatoriska spörsmål,

dels ock till Kungl. Maj:t inkomma med de förslag till ändringar i styrelsens instruktion samt med de förslag i övrigt, som må föranledas av den anbefallda utredningen.

Eftersom detta uppdrag delvis sammanfaller med de sakkunnigas utredningsuppdrag, ha de sakkunniga ansett sig böra här återgiva innehållet i förenämnda skrivelse från tjänsteförrättande chefen för försvarsstaben och i den till skrivelsen fogade promemorian. I skrivelsen har följande redogörelse lämnats i frågan.

I och med civilförsvarets tillkomst ha statsmakterna fastslagit som grundläggande princip, att de civila myndigheterna skola taga på sig sin del av försvarsuppgifterna och därmed göra sin insats inom ramen för det totala försvaret. I den mån så erfordras för att de civila myndigheterna skola kunna fylla de krav, som sålunda ställas på dem, måste deras verksamhet i krig förberedas redan i fred.

Av utomordentligt stor vikt för det totala försvaret är, att driften vid kommunikationsverken och vattenfallsverket kan upprätthållas i krig. Vid dessa verk bedrives även en omfattande försvarsplanläggning och inom varje verksstyrelse är inrymd en militärbyrå (militäravdelning, försvarskontor). Organisationen har emellertid uppbyggts före civilförsvarets tillkomst och huvudsakligen motiverats med utgångspunkt från militära krav. Arbetsformerna vid behandlingen av militära ärenden äro sålunda prövade och samarbetet med militära myndigheter säkerställt. Så är däremot knappast fallet med motsvarande förhållanden på civilförsvarets område. Erforderliga åtgärder för att säkerställa driften i krig äro civilförsvarsfrågor av stor betydelse för rikets civila likaväl som för dess militära försvar. Härmed sammanhängande frågor äro redan nu av en betydande omfattning; de kunna med hänsyn till utvecklingen på luftkrigföringens område förväntas bli än mera betydelsefulla i framtiden. Andra frågor av vikt i detta sammanhang är samarbetet med civilförsvarsstyrelsen och andra civila myndigheter på civilförsvarets område ävensom samordningen av militära och civila intressen. Det kan sålunda med visshet sägas, att civilförsvarsärendena inom de här berörda verken komma att bli både många och betydelsefulla. Det synes därför angeläget, att formerna för deras handläggning klarläggas. Närmast böra verksstyrelsernas organisation samt de nådiga instruktioner, som reglera deras verksamhet, i angivet syfte underkastas en översyn.

För att de civila myndigheterna skola kunna lösa dem åliggande försvarsuppgifter är det — såsom inledningsvis antytts — nödvändigt, att verksamheten i krig förberedes redan i fred. I instruktionerna för de här berörda styrelserna är detta emellertid ingenstädes klart uttryckt. Författningsmässigt finnes därför ingen garanti för att verksstyrelserna i fred taga den nödvändiga hänsynen till krigets krav. Detta är uppenbarligen en svaghet. I instruktionerna bör intagas ett uttryckligt stadgande, att verksamheten i fred skall bedrivas med hänsyn till det totala försvarets krav i krig.

Promemorian har följande lydelse.

P. M.

angående handläggningen av civilförsvarsärenden inom telegrafstyrelsen, järnvägsstyrelsen, vattenfallsstyrelsen samt väg- och vattenbyggnadsstyrelsen (civilförsvarskungörelsen § 88).

1. Inom var och en av de berörda styrelserna finnes f. n. en *militärbyrå (militäravdelning, försvarskontor)*, där militära ärenden samt stundom även ärenden rörande skydd mot spioneri och sabotage samt luftskydd handläggas.

2. Civilförsvaret utgör den *civila* sidan av det totala försvaret och måste omfatta det väsentliga av det civila samhällslivet under krig.

Civilförsvaret inom de här berörda verken bör därför icke förses med militär etikett. Det är sålunda icke utan vidare klart, att civilförsvarsärenden skola handläggas vid militärbyrån (motsvarande). För att de civila tjänstemännen inom styrelserna skola känna ansvar för denna rent civila sida av det totala försvaret, är det tvärtom önskvärt, att civilförsvarsärenden handläggas av civil personal.

3. Härvid kan man tänka sig, att handläggningen sker antingen vid de olika berörda byråerna, på samma sätt som andra ärenden, eller vid en särskild civilförsvarsavdelning.

Flera skäl synas tala för det senare alternativet. Det är sålunda önskvärt att ha en avdelning, som företräder verkets interna civilförsvarsärenden, svarar för samarbetet med civilförsvarsstyrelsen och har överblicken över och kan samordna civilförsvarsärendena i stort.

4. De här berörda verken skola i krig tjäna dels det militära försvaret, dels det civila försvaret. Arbetsuppgifterna bli av samma art i båda fallen. För att de skola kunna lösas — till gagn för det totala försvaret — kräves att verksamheten samordnas, ej blott i krig utan även i vad gäller förberedelserna i fred. På grund härav synes det önskvärt, att den här föreslagna nyinrättade civilförsvarsavdelningen sammanslås med militärbyrån (motsvarande) till en *försvarsbyrå (försvarskontor)*.

Byråchef (motsvarande) bör vara militär. Skälen härtill ligga i öppen dag. Sett enbart ur det militära försvarets synpunkt, är det nödvändigt, att inom de civila kommunikationsverken finnas befattningshavare i byråchefs (motsvarande) ställning, som tillvarataga krigsmaktens intressen. Vid samordnandet av militära och civila försvarsfrågor torde vidare de militära synpunkterna oftast böra vara utslagsgivande. Det är å andra sidan ett bestämt önskemål, att civilförsvarsärenden — under den militära byråchefen (motsvarande) — handläggas av kvalificerad civil tjänsteman.

5. Härmed avses ej, att en sålunda inrättad försvarsbyrå (försvarskontor) skall i detalj handlägga alla försvarsärenden. Byråns (kontorets) uppgift

bör vara att inom styrelsen närmast tillvarataga försvarets intressen, samordna »försvarsärenden» och i detta syfte följa arbetet vid de övriga byråerna.

Den mera detaljerade handläggningen av olika ärenden bör anförtros den byrå (o. s. v.), där ärendet tekniskt eller organisatoriskt sett hör hemma. Ansvaret för planläggningen av olika åtgärder bör fördelas på samma sätt. De olika byråerna böra vidare vara skyldiga att i alla ärenden, där försvaret är berört, söka samråd med försvarsbyrån.

Genom en sådan anordning vinnes *dels* enhetlig ledning av försvarsärenden, *dels* att styrelsens olika underavdelningar bli delaktiga av försvarsplanläggningen och ansvaret för denna.

6. I detta sammanhang kan framhållas, att i Kungl. Maj:ts instruktioner för de här berörda styrelserna bör intagas en anvisning av innebörd, att verksamheten i fred skall bedrivas med hänsyn till det totala försvarets krav. Detta tillägg kan förslagsvis formuleras sålunda:

»Verksamheten i fred skall så bedrivas, att jämväl de krav, som det totala försvaret i krig uppställer, i möjligaste mån kunna tillgodoses.

Erforderligt samråd skall härvid ske med chefen för försvarsstaben och civilförsvarsstyrelsen.»

Till de åtgärder, som väg- och vattenbyggnadsstyrelsen har att vidtaga för att säkerställa driften vid väg- och vattenbyggnadsväsendet i krig, synes kunna hänföras framför allt följande:

1. Att upprätta och vidmakthålla den personalorganisation inom styrelsen och vid dess lokala organ, som erfordras för verksamhetens bedrivande i krig, samt att beträffande den härför erforderliga personalen föranstalta om beredskapsregistrering av icke krigstjänstskyldiga, om mobiliseringsuppskov för värnpliktiga samt om förfoganderätt över vid krigsmakten fast anställda.

I denna uppgift ingår bl. a. att organisera erforderliga lokala arbetsavdelningar för vägunderhåll samt för väg-, bro- och hamnreparation.

Den för ifrågavarande beredskapsorganisation erforderliga styrkan beräknas av militäravdelningen uppgå till cirka 5 000 personer.

2. Att ombesörja att erforderlig utrustning, bl. a. i fråga om motorfordon, vägmaskiner, redskap, drivmedel, väglagningsämnen och ersättningsbromateriel, städse står till förfogande för styrelsens beredskapsorganisation.

3. Att i samråd med chefen för försvarsstaben upprätta mobiliseringsinstruktion för styrelsens beredskapsorganisation och hålla denna instruktion à jour med utvecklingen.

4. Att genom övningar och på annat sätt kontrollera och vidmakthålla beredskapsorganisationens funktionsduglighet.

5. Att svara för anordnande av nödiga skyddsrum och för tillgången å erforderlig luftskyddsmateriel vid styrelsens anläggningar samt för uttagning och övning av luftskyddspersonal vid dessa.

6. Att utfärda legitimationshandlingar för styrelsen underställd personal.

7. Att i vad på styrelsen ankommer handlägga frågor angående i civilförsvarskungörelsen omförmälda föreskrifter rörande avskärmning av belysningsljus å fordon och rörande markeringsmålning m. m. vid civilförsvarsberedskap.

Fullgörandet av de ovan i punkterna 1, 2, 5 och 6 angivna uppgifterna sker i stor utsträckning under medverkan av styrelsens lokala organ. Inom styrelsen är handläggningen av civilförsvarsärendena i huvudsak koncentrerad till militäravdelningen, därvid dessa uppgifter till stor del fullgöras av den militära personalen.

De uppgifter, som åvila militäravdelningen i dess egenskap av ett förbindelseorgan för samarbetet mellan väg- och vattenbyggnadsstyrelsen och vederbörande militära myndigheter, torde sammanfattningsvis kunna angivas sålunda:

1. Att föranstalta om iordningställande av sådana anordningar, vilka i krig kunna vara erforderliga för förstöring av broar, vägar och andra anläggningar (minkammarärenden).

2. Att i övrigt företräda riksförsvarets intressen vid handläggningen inom styrelsen av anläggnings- och andra frågor och därvid hålla försvarsstaben underrättad om förekommande angelägenheter av militär betydelse.

Beträffande vägväsendet ankommer härvid på avdelningen bl. a.

dels att i samband med handläggningen inom styrelsen av frågor rörande arbetsplaner, flerårs- och andra investeringsplaner samt normalbestämmelser verka för att landets vägar och broar erhålla en även ur riksförsvarets synpunkter lämplig sträckning, bredd och bärighet,

dels ock att biträda vid planläggningen och utförandet av anläggningsarbeten, som komma till utförande främst med hänsyn till sin betydelse för riksförsvaret.

Med avseende på vägtrafikväsendet har avdelningen att bevaka de militära intressena bl. a. i fråga om uppläggningen av den civila motorfordonsregistreringen och anordnandet av vägmärken.

3. Att organisera och utrusta driftvärnet vid väg- och vattenbyggnadsväsendet.

4. Att biträda vid uttagning av personal och utrustning (motorfordon och motorredskap) från väg- och vattenbyggnadsväsendet till krigsmakten för organisation av vägkompanier.

5. Att biträda vid uppgörelser om ersättning för militär skadegörelse på till väg- och vattenbyggnadsväsendet hörande anläggningar.

6. Att förmedla utlåning av vägmaskiner o. dyl. från krigsmakten till vägväsendet.

7. Att ombesörja remisser och vissa andra expeditioner till militära myndigheter.

Beträffande den ifrågasatta omorganisationen av militäravdelningen få de sakkunniga för sin del anföra följande.

Mot den för närvarande tillämpade fördelningen mellan styrelsen och dess lokala organ av arbetet med och ansvaret för civilförsvarsuppgifterna synes intet vara att erinra. Med hänsyn till den inom den lokala organisationen begränsade tillgången å för ändamålet lämplig arbetskraft, är det dock angeläget att möjlighet beredes militäravdelningen att i ökad utsträckning lämna de lokala organen biträde och handledning. De sakkunniga anse lämpligt, att, såsom nu sker, de centrala uppgifterna på hithörande område sammanhållas inom militäravdelningen. Av skäl, som anförts i den till försvarsstabens skrivelse fogade promemorian, böra dock därvid civilförsvarsuppgifterna i möjligaste mån överflyttas från den militära personalen till civila befattningshavare. Detta förutsätter emellertid en förstärkning av avdelningens civila personal.

I förevarande sammanhang förtjänar också att övervägas huruvida icke militäravdelningen bör inordnas i styrelsens organisation såsom en byrå. Härför talar bl. a. den omständigheten, att såväl det militära som det civila försvarets intressen i särskilt stor utsträckning göra sig gällande inom väg- och vattenbyggnadsstyrelsens ämbetsområde. I realiteten synes avdelningen redan nu till sin funktion motsvara en byrå, enär avdelningschefen i sin egenskap av adjungerad ledamot av styrelsen deltager i de flesta beslut av större vikt, åtminstone när det gäller vägväsendet. Avdelningschefen uppbär också lika stort arvode, som utgår till militärassistent med byråchefs ställning och titel. Med hänsyn till vad här anförts vilja de sakkunniga förorda, att genom ändring i styrelsens instruktion chefen för militäravdelningen med benämningen byråchef göres till ordinarie ledamot av styrelsen och att avdelningen därvid erhåller benämningen *försvarsbyrån*. Denna omorganisation föranleder icke något ökat medelsbehov.

Den sålunda föreslagna försvarsbyrån synes böra organiseras på två avdelningar, nämligen en militäravdelning och en civilförsvarsavdelning. På militäravdelningen böra ankomma huvudsakligen de uppgifter, som åvila försvarsbyrån i dess egenskap av ett förbindelseorgan för samarbetet mellan styrelsen och vederbörande militära myndigheter, och på civilförsvarsavdelningen de till civilförsvaret hänförliga uppgifterna. Jämkningar i denna gränsdragning böra, om så visar sig lämpligt, givetvis kunna ske.

Till militäravdelningen böra i första hand hänföras erforderligt antal arméassistenter samt marinassistenten. I en till de sakkunniga över-

lämnad, den 10 september 1945 dagtecknad utredning rörande säkerställande av driften vid väg- och vattenbyggnadsväsendet i krig har chefen för den nuvarande militäravdelningen bl. a. uttalat, att avdelningens militära personal behövde förstärkas med ytterligare två militärassistenter och en flygassistent. Denna utredning har varit underställd chefen för försvarsstaben, som i yttrande den 12 november 1945 anfört följande.

»Chefen för Kungl. Väg- och vattenbyggnadsstyrelsens militäravdelning har för yttrande med anledning av ds 27/7 1945 (Kungl. Kommunikationsdepartementet) överlämnat 'Utredning rörande organisation för säkerställande av driften vid väg- och vattenbyggnadsväsendet i krig'.

I syfte att tillgodose de lokala militära instanserna med erforderlig militär-teknisk sakkunskap bl. a. för samarbete med civila myndigheter i vägfrågor, är avsikten att förse militärbefälsstaberna med ingenjörofficerare. Ehuruväl en utökning av Kungl. Väg- och vattenbyggnadsstyrelsens militära representation med två militärassistenter synes motiverad, anser jag med hänsyn till, dels ovannämnda avsedda förändring av militärbefälsstabernas organisation, dels personalläget en utökning av Kungl. Väg- och vattenbyggnadsstyrelsens militäravdelning med mer än en militärassistent tills vidare icke möjlig.

Det i utredningen framlagda förslaget till försvarsbyrå skulle alltså i vad rör militär personal komma att omfatta en byråchef, en förste militärassistent och en militärassistent. I övrigt biträdes utredningens förslag till organisation.»

Såsom av försvarsstabens yttrande framgår beräknas endast en ytterligare militärassistent kunna ställas till förfogande. Med hänsyn till bl. a. det ökade ansvar i militärt hänseende, som väg- och vattenbyggnadsstyrelsen erhållit i samband med vägväsendets förstatligande, finna de sakkunniga en förstärkning av styrelsens militära personal erforderlig och ha därför i enlighet med förenämnda yttrande i sitt förslag beträffande försvarsbyrån upptagit ytterligare en befattning såsom militärassistent (arméassistent) med ett årsarvode av 720 kronor. Den ene av de båda militärassistenter, som sålunda jämte marinassistenten skulle finnas på byrån, synes därvid böra vara chef för militäravdelningen och benämnas förste militärassistent.

För försvarsbyråns militäravdelning bör dessutom beräknas viss biträdande, civil personal. Till denna avdelning bör sålunda hänföras den kontorist, som finnes å den nuvarande militäravdelningen. På nämnde befattningshavare ankommer, enligt vad de sakkunniga inhämtat, bl. a. att biträda med beredning av enklare ärenden, att handhava avdelningens kartverk av olika slag och verkställa revidering av desamma, att handhava och underhålla avdelningens exemplar av det militära broregistret samt registerkort över motorfordon och motorredskap ävensom att uppgöra sammanställningar och översikter be-

träffande avsynade och pågående arbetsföretag. Väg och vattenbyggnadsstyrelsen har tidigare vid ett par tillfällen i skrivelser till Kungl. Maj:t föreslagit, att ifrågavarande befattningshavare borde uppflyttas till lönegraden Eo 15 såsom kontorsskrivare. De sakkunniga anse, att de angivna arbetsuppgifternas art och omfattning motivera en dylik löneställning, och förorda alltså, att befattningen uppflyttas till lönegraden Eo 15 med benämningen kontorsskrivare.

Därjämte bör för avdelningen beräknas ett ritbiträde i lönegraden Eo 6 med uppgift att biträda kontorsskrivaren vid revideringen av byråns kartverk, att registrera arbetsplaner och i samband därmed förekommande skriftväxling m. m.

Såsom framhållits i den till ovannämnda skrivelse från försvarsstaben fogade promemorian böra civilförsvarsärendena under byråchefens överinseende handläggas av en kvalificerad civil tjänsteman. Denne bör vara kapabel att även mera självständigt handlägga de organisatoriska frågor, som förekomma på försvarsbyrån, och bör i fråga om tjänsteställningen vara i huvudsak jämställd med förste militärassistenten på byråns militäravdelning. Vid telegrafstyrelsen och vattenfallsstyrelsen äro motsvarande befattningshavare placerade i 24 lönegraden. De sakkunniga föreslå, att hos väg- och vattenbyggnadsstyrelsen för här ifrågavarande ändamål inrättas en befattning såsom förste byråsekreterare i lönegraden A 24.

Med hänsyn till de jämförelsevis omfattande och krävande arbetsuppgifter, som skulle ankomma på förste byråsekreteraren, synes det erforderligt, att denne erhåller ett biträde. För sådant ändamål bör den nuvarande befattningen såsom förste amanuens i lönegraden Eo 18 bibehållas.

För arbetet med diarieföring, förvaring av hemliga handlingar m. m. bör inrättas en kanslibiträdestjänst i A 7. Därjämte bör för skrivgöromål o. dyl. beräknas ett kontorsbiträde i Eo 4 och ett skrivbiträde i Eo 2.

Med den här föreslagna personalförstärkningen synes styrelsen böra kunna bemästra de organisatoriska och andra uppgifter på civilförsvarets område, som åsyftas i förenämnda departementschefsskrivelse den 27 juli 1945. Beträffande frågan om behovet av samarbete i förevarande hänseende med civilförsvarsstyrelsen och andra civila myndigheter samt om de närmare formerna för handläggning av civilförsvarsärenden inom verket torde väg- och vattenbyggnadsstyrelsen böra verkställa utredning samt till Kungl. Maj:t inkomma med erforderliga förslag på sätt angives i departementschefsskrivelsen.

Nedan har sammanfattningsvis angivits personaluppsättningen dels å den nuvarande militäravdelningen, dels å den föreslagna försvarsbyrån.

Militäravdelningen

	Lönegrad
1 avdelningschef (officer)	—
1 arméassistent (officer) ..	—
1 marinassistent (officer)	—
1 förste amanuens	Eo 18
1 kontorist	Eo 9
1 kontorsbiträde	Eo 4
1 skrivbiträde	Ex 2
7	

Försvarsbyrån

	Lönegrad
1 byråchef (officer)	—

Militäravdelningen

1 förste militärassistent (officer)	—
1 militärassistent (officer) .	—
1 marinassistent (officer) ..	—
1 kontorsskrivare	Eo 15
1 ritbiträde	Eo 6

Civilförsvarsavdelningen

1 förste byråsekreterare ...	A 24
1 förste amanuens	Eo 18

Expedition

1 kanslibiträde	A 7
1 kontorsbiträde	Eo 4
1 skrivbiträde	Eo 2
11	

9. Expeditionsvakter.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsens expeditionsvaktspersonal omfattade den 1 december 1945 följande befattningshavare:

Befattning	Lönegrad	Arvode, motsvarande lön enligt nedan angiven löneklass jämte tilläggsförmåner, eller till särskilt belopp
Med avlöning utgående från styrelsens avlöningsanslag:		
1 förste expeditionsvakt	A 7	—
3 expeditionsvakter	A 5	—
1 expeditionsvakt	Eo 5	—
1 expeditionsvakt	Ex 5	—
1 kontorsvakt	Ex 1	—
1 kontorsvakt (avd. för flygplatsbyggande, jfr s. 125)	—	1
Med avlöning utgående från sakanslag:		
1 kontorsvakt	—	1
1 kontorsvakt	—	285:—/mån.
2 kontorsvakter	—	190:—/mån.
12		

I samband med den föreslagna omorganisationen bör en reglering genomföras beträffande den extra och tillfälliga vaktpersonalens anställningsförhållanden. Samtidigt böra avlöningskostnaderna för de kontorsvakter, som nu avlönas från sakanslag, överflyttas till avlöningsanslaget. I enlighet härmed föreslå de sakkunniga *dels* att fyra nya expeditionsvaktsbefattningar inrättas, därav två i Eo 5 och två i Ex 5, *dels* att i den i styrelsens avlöningsanslag ingående delposten till avlöningar till övrig icke-ordinarie personal inräknas ett belopp av 6 000 kronor till avlönande av två kontorsvakter. Expeditionsvaktpersonalen skulle därvid komma att omfatta följande befattningar:

	Befattning	Lönegrad
1	förste expeditionsvakt	A 7
3	expeditionsvakter	A 5
3	expeditionsvakter	Eo 5
3	expeditionsvakter	Ex 5
2	kontorsvakter (arvode)	—
12		

VI. Väg- och vattenbyggnadsstyrelsens lokala organisation.

Under väg- och vattenbyggnadsstyrelsen sortera följande lokala organ, nämligen

1. vägförvaltningarna;
2. hamnbyråns distriktsorganisation (hamnarbetsavdelningarna);
3. förvaltnings- och driftsorganisationen för statens fiskehamnar och kanaler;
4. distriktsorganisationen för vattenförsörjning och avlopp; samt
5. besiktningsmännen för motorfordon.

De sakkunnigas uppdrag avser i fråga om den lokala organisationen i första hand de ovan vid punkterna 2—4 angivna organen, och de sakkunniga ha därvid att, liksom beträffande motsvarande organ inom den centrala organisationen, utreda frågan om en överflyttning av till nämnda lokalorgan hörande arvodes- och liknande tjänster av mera permanent karaktär till pensionsberättigande befattningar. I förevarande sammanhang få de sakkunniga erinra om att genom Kungl. Maj:ts beslut den 12 januari 1945 till de sakkunniga — för att i samband med utredningsuppdragets fullgörande tagas i övervägande — överlämnats en den 2 september 1944 dagtecknad framställning från civilförvaltningens personalförbund om förbättrade anställningsförhållanden för viss personal vid hamnbyråns distriktsorganisation.

Beträffande de lokala hamnbyggnadsorganen bör därjämte enligt utredningsdirektiven övervägas möjligheten av att åstadkomma ett organisatoriskt samband mellan dessa organ och vägförvaltningarna.

De sakkunniga ha tidigare vid behandlingen av tredje utredningsbyrån inledningsvis berört frågan om den lokala organisationen för handläggning av ärenden rörande statsbidrag till vattenförsörjnings- och avloppsanläggningar och därvid framhållit, att även denna organisation borde knytas närmare samman med vägförvaltningarna.

Med hänsyn till den väntade ökningen av väg- och brobyggnadsverksamheten torde det vara nödvändigt att nu företaga en översyn av vägförvaltningarnas personalorganisation för hithörande arbetsuppgifter.

De sakkunniga anse sig ha anledning att upptaga även denna fråga till prövning, *dels* emedan frågan aktualiseras vid ett eventuellt samordnande av de lokala hamnarbetsorganen med vägförvaltningarna, *dels* emedan den ifrågasatta övergången till utförande av en del brobyggnadsarbeten i egen regi kräver vissa personalorganisatoriska förändringar vid vägförvaltningarna, *dels ock* emedan en översyn av hela den lokala byggnadsorganisationen i och för sig synes påkallad, om den föreslagna samordningen och förstärkningen av den centrala byggnadsorganisationen genomföres.

Innan de sakkunniga närmare ingå på sitt förslag, torde först en översikt få lämnas över tillkomsten och utformningen av den nuvarande lokala organisationen i vad densamma här är aktuell.

Vägförvaltningarna. Vägförstatligandekommittén framlade i fråga om den lokala vägorganisationen två alternativa förslag. Det ena förslaget (alt. I), som framfördes såsom kommitténs huvudförslag, avsåg en indelning av landet i 12 distrikt. Det andra förslaget (alt. II) gällde en indelning i 22 distrikt, varvid varje län skulle bilda ett vägdistrikt med undantag av Gotlands och Blekinge län, vilka skulle sammanföras med Stockholms respektive Kronobergs län. Personaluppsättningen på distriktskontoren beräknades vid en distriktsindelning enligt alt. II på sätt framgår av bilaga 1. För ledningen av projekterings- och byggnadsverksamheten inräknades i personalorganisationen en avdelningsingenjör i A 27 för varje distrikt och för vart och ett av de 13 största distrikten därjämte en arbetschef i C 5.

1942 års vägsakkunniga, vilkas organisationsförslag med endast smärre jämkningar lades till grund för utformningen av den nuvarande vägorganisationen, förordade en distriktsindelning helt byggd på länsindelningen. I enlighet härmed inrättades 24 vägförvaltningar. Den av ifrågavarande sakkunniga beräknade personalorganisationen var tillmätt med hänsynstagande till den allmänna nedgång i väghållningsarbetet, som till följd av krigsförhållandena inträtt, och med beaktande av 1942 års riksdags uttalande, att den statliga vägorganisationen till en början borde hållas inom en i möjligaste mån begränsad ram, till dess tillräcklig erfarenhet om personalbeståndet vunnits. Vad beträffar byggnadsorganisationen vid vägförvaltningarna uttalade de sakkunniga sålunda, att arbetschefsbefattningar icke för det dåvarande borde inrättas med hänsyn till vägbyggandets ringa omfattning. Även i åtskilliga andra avseenden begränsades personalbeståndet i förhållande till vägförstatligandekommitténs förslag.

Redan när den nya vägorganisationen trädde i funktion, inträffade emellertid vissa förändringar i fråga om vägbyggandet, som delvis ändrade förutsättningarna för personalberäkningen. Till

följd av en försämring av arbetsmarknadsläget inom vissa län, framför allt i Göteborgs och Bohus samt Västernorrlands län, igångsattes nämligen i vederbörande vägförvaltningars regi en ganska betydande vägbyggnadsverksamhet med anlitande av anslaget till arbetsmarknadens reglering. Denna byggnadsverksamhet har sedermera ökat och omfattade under budgetåret 1944/45 arbeten för en sammanlagd kostnad av cirka 8,5 miljoner kronor. Därjämte utfördes under nämnda budgetår vägbyggnadsarbeten för sammanlagt cirka 2,6 miljoner kronor med anlitande av ett å tilläggsstat för budgetåret 1943/44 under sjätte huvudtiteln anvisat reservationsanslag å 15 000 000 kronor till Vissa vägbyggnadsarbeten, avsett för bedrivande i arbetsmarknadsreglerande syfte av mindre vägbyggnadsföretag i vägförvaltningarnas regi.

Samtidigt med igångsättandet av ovanberörda vägbyggnadsverksamhet påbörjades det omfattande arbetet med planläggning och förberedande av sysselsättningsobjekt på vägväsendets område för en befarad kris på arbetsmarknaden. Förberedelsearbetet består för vägförvaltningarnas del huvudsakligen i revidering av äldre arbetsplaner, renstakning, uppgörelser med markägare om rätt att taga erforderlig mark i besittning samt detaljplanering i övrigt, såsom planering av inkvartering och av maskin- och verktygsdisposition, förberedande utsättningar m. m. Denna uppgift, som ännu icke är slutförd, har medfört en mycket stor arbetsbelastning för vägförvaltningarna och har i förening med den ökade vägbyggnadsverksamheten nödvändiggjort en betydande personalförstärkning. För den med ifrågavarande förberedelsearbete sammanhängande projekteringsverksamheten ha medel från särskilt anslag ställts till förfogande; hithörande personal, som är helt tillfälligt anställd, redovisas icke här. Däremot bestridas avlöningskostnaderna för den personalförstärkning, som erfordras för övriga detaljer av förberedelsearbetet, från den i vägförvaltningarnas avlöningsanslag ingående delposten till avlöningar till icke-ordinarie personal, vilket också är fallet beträffande den personalförstärkning, som tillförts vägförvaltningarna för arbetet med bedrivande av pågående vägbyggnadsarbeten. Sålunda har Kungl. Maj:t genom beslut den 29 juni 1945 bemyndigat väg- och vattenbyggnadsstyrelsen att med anlitande av ovannämnda anslagspost under budgetåret 1945/46 anställa följande personal med högst nedan angiven löneställning:

	Befattning	Arvode, motsvarande lön enligt högst nedan angiven löneklass jämte tilläggsförmåner, eller till särskilt angivet belopp	Lönegrad
22	avdelningsingenjörer	24	—
5	ingenjörer	21	—
1	bokhållare	17	—
20	tekniska biträden	16	—
3	kontorsskrivare	14	—
6	kontorsskrivare	—	Ex 15
2	kansliskrivare	—	Ex 11
17	kontorister	—	Ex 9
11	kontorsbiträden	—	Ex 4
28	skrivbiträden	—	Ex 2
1	telefonist	2 400:—	—
116			

Några av befattningarna äro icke tillsatta, och i en del fall äro vederbörande befattningshavare placerade i en lägre löneställning än den, som enligt Kungl. Maj:ts beslut högst må ifrågakomma.

En sammanställning per den 1 december 1945, utvisande den ordinarie och icke-ordinarie personal vid vägförvaltningarna, som avlönas med anlitande av avlöningsanslaget, återfinnes i bilaga 2.

Den under vägförvaltningarna sorterande arbetsledningS- och kontrollantpersonalen vid arbetsplatserna är anställd mot arvode och avlönas av vederbörande byggnadsanslag. Arbetsledningspersonalen utgöres av assistenter, platsledare, biträdande platsledare och utsättare.

Assistenterna, vilka tjänstgöra såsom arbetsledare för större arbetskomplex, äro för närvarande tre till antalet och åtnjuta arvode motsvarande lön enligt respektive 20, 21 och 22 löneklasserna jämte tilläggsförmåner. En av dem är placerad i Göteborgs och Bohus län och de båda övriga i Västernorrlands län.

För platsledare, biträdande platsledare och utsättare har av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen fastställts ett särskilt anställningsreglemente, som innehåller vissa bestämmelser om avlönings- och anställningsvillkor. Enligt reglementet bestämmes arvodet till belopp motsvarande viss löneklass jämte därå belöpande tilläggsförmåner. Därvid tillämpas för platsledare löneklasserna 13—17, för biträdande platsledare löneklasserna 10—13 och för utsättare löneklasserna 5—8. I fråga om semester, lön vid sjukledighet o. dyl. tillämpas de bestämmelser, som i sådant hänseende gälla för extra tjänstemän. Personalen i fråga uppgick den 1 december 1945 till 92 platsledare, 53 biträdande platsledare och 52 utsättare. Några av befattningshavarna anlitas för närvarande

helt eller delvis som biträden vid investeringsutredningen eller som platskontrollanter vid entreprenadarbeten.

Förutom ovan omförmälda arbetsledningspersonal finnas en platsledare i 18 löneklassen och två biträdande platsledare i 14 löneklassen för flygfältsarbeten. Dessa befattningshavare äro för närvarande underställda vägförvaltningen i Värmlands län.

Under vägförvaltningarna sorterar slutligen också ett tjugotal platskontrollanter i olika lönelägen.

Hamnbyråns distriktsorganisation. Denna organisation har under olika former funnits sedan år 1916. Den omfattar numera sex hamnarbetsavdelningar med följande distrikt:

västra distriktet, omfattande Göteborgs och Bohus län samt norra delen av Hallands län (distriktskontor i Göteborg);

södra distriktet, omfattande södra delen av Hallands län samt Malmöhus och Kristianstads län ävensom västra delen av Blekinge län (distriktskontor i Hälsingborg);

östra distriktet, omfattande östra delen av Blekinge län samt Kalmar och Gotlands län (distriktskontor i Kalmar);

mellersta distriktet, omfattande Östergötlands, Södermanlands, Stockholms och Uppsala län (distriktskontor i Stockholm);

nedre norra distriktet, omfattande Gävleborgs, Västernorrlands och Jämtlands län (distriktskontor i Sundsvall); samt

norra distriktet, omfattande Västerbottens och Norrbottens län (distriktskontor i Luleå).

Den angivna omfattningen av distrikten är endast ungefärlig; gränsdragningen anpassas nämligen i viss mån till den aktuella arbetsbelastningen och personaltillgången i de olika distrikten.

Varje avdelning förestås av en arbetschef, vilken har erforderlig teknisk och kameral personal till sitt förfogande. Den direkta arbetsledningen på arbetsplatserna handhaves av ingenjörer, förste verkmästare eller verkmästare, i vissa fall med biträde av förmän. Samtliga befattningshavare äro arvodesavlönade. Arvodeskostnaderna bestridas av byggnadsmedel. En del av personalen räknas som fast anställd, vilket dock icke medför några pensionsförmåner utan endast innebär, att för denna del av personalen tillämpas ett av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen fastställt reglemente med avlöningsbestämmelser av i huvudsak samma innehåll som de i civila icke-ordinarieeglementet intagna avlöningsbestämmelserna för extra ordinarie tjänstemän.

Hamnarbetsavdelningarnas personaluppsättning den 1 december 1945 framgår av en å s. 161 intagen tablå. I bilaga 3 har angivits personalbeståndet år 1931 och vissa följande år.

Utöver den sålunda redovisade personalen finnas nio muddermästare. Muddermästarna, vilka av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen hän-

Hamnbyråns distriktsorganisation.

Personaluppsättning den 1 december 1945.

Lönegrad för fast anst. tjänsteman[1]	Befattning	Västra distr.		Södra distr.		Östra distr.		Mellersta distr.		Nedre norra distr.		Övre norra distr.		Samtliga distr.	
		fast anst.	tillfäll. anst.	fast anst.	tillfäll. anst.	fast anst.	tillfäll. anst.	fast anst.	tillfäll. anst.	fast anst.	tillfäll. anst.	fast anst.	tillfäll. anst.	fast anst.	tillfäll. anst.
28	Arbetschef	1	—	1	—	1	—	½[2]	—	1	—	1	—	5½	—
25	Avdelningsingenjör	1	—	1	—	1	—	—	—	1	—	1	—	5	—
21	Ingenjör	—	3	—	1	1	—	—	—	—	4	—	2	1	10
19	Byggnadskamrer	1	—	1	—	1	—	½[2]	—	1	—	1	—	5½	—
18	Ingenjör	—	1	1	1	1	—	—	1	1	1	—	—	3	4
—	Ingenjörsassistent	—	2	—	—	—	—	—	—	—	1	—	1	—	4
16	Förste verkmästare	8	—	—	—	2	—	1	—	2	1	1	1	14	2
15	Kontorsskrivare	2	2	—	—	—	—	—	—	1	2	1	—	4	4
14	Verkmästare	3	8	4	—	—	1	1	—	10	20	3	—	21	29
11	Kopist	—	2	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	3
10	Förman	1	3	4	1	2	—	1	—	—	17	—	—	8	21
8	Kontorist	3	2	—	1	—	—	—	—	1	6	—	—	4	9
—	Utsättare	—	3	—	—	—	—	—	—	—	11	—	1	—	15
—	Ritbiträde	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3	—	—	—	3
4	Kontorsbiträde	—	3	—	1	—	2	—	—	1	1	1	2	2	9
—	Skrivbiträde	—	—	—	—	—	—	—	1	—	10	—	—	—	11
—	Kontorsbud	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	—	—	—	2
	Summa	**20**	**29**	**12**	**5**	**9**	**3**	**4**	**2**	**19**	**80**	**9**	**7**	**73**	**126**

[1] De tillfälligt anställda befattningshavarna åtnjuta arvoden, vilka för ingenjörerna i regel äro beräknade enligt någon av löneklasserna för motsvarande befattning i löneplan Eo och för övriga befattningshavare i allmänhet enligt någon av löneklasserna för motsvarande befattning i löneplan Ex (ingenjörsassistent Ex 17, utsättare Ex 8 och skrivbiträde Ex 1).

[2] Tjänstgör i övrigt å hamnbyrån.

förts till 13 lönegraden, tjänstgöra såsom befälhavare på styrelsens nio mudderverk. Mudderverken förflyttas mellan arbetsdistrikten alltefter uppkommande behov.

De arbeten, som utföras av hamnarbetsavdelningarna, avse huvudsakligen hamnar och farleder samt vattenförsörjnings- och avloppsanläggningar. I bilagorna 4 och 5 ha med fördelning på de olika länen angivits kostnaderna för de av hamnarbetsavdelningarna under budgetåren 1930/31—1944/45 utförda arbetena av hithörande slag.

Förvaltnings- och driftsorganisationen vid statens fiskehamnar och farleder. Till denna del av väg- och vattenbyggnadsstyrelsens lokala organisation höra *dels* 33 hamnmästare vid statens fiskehamnar, *dels* personalen vid Södertälje kanalverk, *dels ock* förvaltnings- och driftspersonalen vid Falsterbokanalen, Sotenkanalen, Väddö kanal och Strömma kanal.

Hamnmästarna äro deltidsanställda och åtnjuta arvoden med olika belopp beroende på arbetets omfattning. Arvodena utgå av anslaget till Underhåll och drift av statens fiskehamnar och farleder.

Förvaltningen av Södertälje kanal överflyttades den 1 juli 1945 från vattenfallsstyrelsen till väg- och vattenbyggnadsstyrelsen. Personalen vid kanalverket är uppförd på ordinarie eller extra ordinarie stat och omfattas alltså icke av de sakkunnigas utredningsuppdrag. Kanalverket utgör en i ekonomiskt hänseende självständig förvaltning under väg- och vattenbyggnadsstyrelsen på samma sätt som vägförvaltningarna.

Vid Falsterbokanalen finnes sedan den 1 juli 1942 följande personal:

	Befattning	Lönegrad
1	kanalinspektor	Ex 18
1	maskinist och förste reparatör	Ex 10
2	maskinister	Ex 8
1	vakt och biträdande maskinist	Ex 7
2	vakter	Ex 5
7		

Lönerna till ifrågavarande personal äro reglerade genom beslut av Kungl. Maj:t och utgå av ovannämnda anslag till Underhåll och drift av statens fiskehamnar och farleder. Kanalinspektorstjänsten uppehålles av en pensionerad sjöofficer.

Personalens arbetsuppgifter omfatta huvudsakligen följande:

dirigering av trafiken i kanalen;

bevakning, manövrering och skötsel av en till kanalanläggningen hörande rörlig bro för landsvägs- och järnvägstrafik;

manövrering och skötsel av kanalens avstängningsluckor;

tillsyn över kanalanläggningen och kanalområdet samt smärre reparationer å ledverk m. m.; samt

förvaltning av till kanalen hörande fastigheter.

Trafiken i Falsterbokanalen har under krigsåren varit mycket omfattande. Hittills har kanalen, sedan den år 1942 öppnades, passerats av i runt tal 35 000 fartyg. Kanalavgifter upptagas icke; däremot föreligger för de flesta fartyg skyldighet att anlita lots vid färd genom kanalen.

Sotenkanalen står under väg- och vattenbyggnadsstyrelsens förvaltning sedan den 1 juli 1935. Till kanalen hör en rörlig bro, ingående i allmän väg. För manövrering och skötsel av bron finnas tre brovakter, vilka arbeta i skift. Vakterna åtnjuta för närvarande arvode motsvarande lön enligt 7 löneklassen jämte tilläggsförmåner. Arvodeskostnaderna bestridas från förenämnda underhålls- och driftsanslag. Kanalavgifter upptagas icke.

Personalen vid Väddö kanal och Strömma kanal utgöres av en brovakt vid vardera kanalen. Den vid Väddö kanal tjänstgörande vakten ombesörjer förutom manövrering och skötsel av bron även uppbörd av kanalavgifter och åtnjuter arvode motsvarande lön enligt 8 löneklassen jämte tilläggsförmåner. Vakten vid Strömma kanal uppbär ett årsarvode av 1 800 kronor. Även vid denna kanal förekomma kanalavgifter, vilka upptagas av brovakten.

Distriktsorganisationen för vattenförsörjning och avlopp. Såsom angivits å s. 100 har väg- och vattenbyggnadsstyrelsen jämlikt Kungl. Maj:ts bemyndigande den 17 november 1944 för biträde vid handläggning av frågor om anläggningar för vattenförsörjning och avlopp anställt 10 distriktsingenjörer. Dessa äro stationerade vid nedan angivna vägförvaltningar och ha fått sig tilldelade följande verksamhetsområden (distrikt):

Stationering vid vägförvaltningen i	Distrikt
Stockholm	Stockholms, Uppsala, Södermanlands, Gotlands och Västmanlands län.
Jönköping	Jönköpings, Östergötlands och Skaraborgs län.
Karlskrona	Blekinge, Kronobergs och Kalmar län.
Malmö	Malmöhus och Kristianstads län.
Göteborg	Göteborgs och Bohus, Hallands och Älvsborgs län.
Karlstad	Värmlands och Örebro län.
Falun	Kopparbergs och Gävleborgs län.
Härnösand	Västernorrlands och Jämtlands län.
Umeå	Västerbottens län.
Luleå	Norrbottens län.

Enligt av Kungl. Maj:t meddelade bestämmelser må distriktsingenjör anställas såsom extra tjänsteman med placering i lönegraden Ex 26,

omfattande löneklasserna 23—25, eller mot arvode, motsvarande högst 25 löneklassen jämte tilläggsförmåner.

En förstärkning av ifrågavarande personalorganisation har sedermera skett. Sålunda har Kungl. Maj:t på därom av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, efter samråd med statens arbetsmarknadskommission, i skrivelse den 24 oktober 1945 gjord framställning genom beslut den 15 november 1945 bemyndigat styrelsen, att, med anlitande av det för budgetåret 1945/46 anvisade reservationsanslaget av 1 000 000 kronor till Bidrag till anläggningar för vattenförsörjning och avlopp, under nämnda budgetår i mån av behov för biträde vid handläggning av ärenden angående vattenförsörjning och avlopp anställa *ej mindre* ytterligare två distriktsingenjörer med lönegradsplacering eller arvode jämte övriga löneförmåner jämlikt Kungl. Maj:ts beslut den 17 november 1944 och den 6 juli 1945 *än även* högst följande antal befattningshavare med arvode, motsvarande lön högst enligt nedan angivna löneklasser i civila icke-ordinarieregelementet jämte därå belöpande rörligt tillägg och kristillägg samt, i förekommande fall provisoriskt lönetillägg och kallortstillägg, nämligen

dels — därest till följd av brist på kompetenta och för ändamålet lämpliga personer samtliga distriktsingenjörsbefattningar icke skulle kunna besättas — två biträdande distriktsingenjörer med arvode, motsvarande lön enligt 24 löneklassen,

dels sex assistenter med arvode, motsvarande lön enligt 21 löneklassen,

dels tre tekniska biträden med arvode, motsvarande lön enligt 16 löneklassen,

dels ock sex skrivbiträden med arvode motsvarande lön enligt 1 löneklassen.

Av de nya befattningarna hade den 1 december 1945 endast ett par tillsatts.

Enligt av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen utfärdade provisoriska bestämmelser angående distriktsingenjörernas tjänstgöring och arbetsuppgifter m. m. ankommer på distriktsingenjör

att biträda länsstyrelse och vägförvaltning inom distriktet vid handläggning av ärenden rörande vattenförsörjning och avlopp,

att tillhandagå kommuner och enskilda med råd och upplysningar i frågor rörande projektering och utförande av vattenförsörjnings- och avloppsanläggningar, i den mån dylika anläggningar jämlikt gällande bestämmelser kunna ifrågakomma till erhållande av statsbidrag av under väg- och vattenbyggnadsstyrelsens förvaltning stående medel, ävensom att, i mån av tid, på begäran av vederbörande helt eller delvis upprätta förslag till smärre anläggningar som nu nämnts,

att, därest ej annorlunda förordnas, kontrollera utförande och drift av anläggning, vartill statsbidrag av styrelsen beviljats eller beträffande vil-

ket i avvaktan på senare beslut i bidragsfrågan tillstånd att påbörja anläggningen meddelats av styrelsen,

att lämna egnahemsnämnd, förste provinsialläkare, hushållningssällskap, hälsovårdsnämnd, landsting, länsarbetsnämnd m. fl. myndigheter biträde vid handläggning av ärenden rörande vattenförsörjning och avlopp, då sådant begäres,

att, utöver vad som följer av det föregående, skaffa sig noggrann kännedom om behovet inom distriktet av anläggningar för vattenförsörjning och avlopp ävensom om befintliga sådana anläggningar, allt i den mån statsbidrag kan bedömas komma ifråga för deras utförande respektive utvidgning eller förbättring, samt

att i övrigt fullgöra de uppdrag, som väg- och vattenbyggnadsstyrelsen anförtror distriktsingenjören.

Beträffande ordningen för distriktsingenjörs biträde åt länsstyrelse har inom väg- och vattenbyggnadsstyrelsen upprättats en promemoria med vissa riktlinjer, vilka äro avsedda att tills vidare tillämpas i den mån vederbörande länsstyrelse icke finner annat förfaringssätt lämpligare. I promemorian anföres följande:

Distriktsingenjörs biträde åt länsstyrelse bör, då skriftligt förfarande är påkallat, givas formen av promemoria eller yttrande, som av distriktsingenjören överlämnas till länsstyrelsen eller föredragande tjänsteman i länsstyrelsen.

Biträde vid handläggning jämlikt Kungl. Maj:ts kungörelse den 17 november 1944, 5 §, av ärenden avseende statsbidragsansökningar torde, där ej länsstyrelse finner annat förfarande lämpligt, böra ske på sådant sätt, att distriktsingenjören under hand inhämtar egnahemsnämndens, förste provinsialläkarens och vägförvaltningens synpunkter i ärendet, vilka angivas i distriktsingenjörens promemoria eller yttrande till länsstyrelsen. Länsstyrelsen kan därefter samtidigt remittera promemorian jämte övriga erforderliga handlingar till nyssnämnda myndigheter, vilkas yttranden därvid i flertalet fall i huvudsak endast behöva vara av innebörd att vederbörande i tilllämpliga delar åberopar distriktsingenjörens promemoria såsom eget yttrande eller förklarar sig icke hava något att erinra mot densamma.

Eventuellt kan det visa sig möjligt att helt ersätta remissförfarandet genom att distriktsingenjören under hand av vederbörande erhåller påteckning om godkännandet på ett exemplar av promemorian.

I vissa fall torde måhända det lämpligaste förfaringssättet bliva, att länsstyrelsen sammankallar berörda myndigheter för gemensam muntlig överläggning; i god tid dessförinnan böra vederbörande hava delgivits av distriktsingenjören upprättad promemoria i sådant bidragsärende, som vid överläggningen skall behandlas.

I anslutning till den ovan lämnade redogörelsen få de sakkunniga anföra följande.

Såsom förhållandena nu äro, lyda under väg- och vattenbyggnadsstyrelsen tre skilda lokala organisationer med arbetsuppgifter inom väg- och vattenbyggnadsfacket — arbetande i huvudsak oberoende av var-

andra — nämligen vägförvaltningarna, hamnbyråns distriktsorganisation (hamnarbetsavdelningarna) och distriktsorganisationen för vattenförsörjning och avlopp (distriktsingenjörerna). Hamnarbetsavdelningarna äro i främsta rummet byggande organ, medan distriktsingenjörernas arbetsuppgifter till övervägande delen ligga på det tekniskt-administrativa planet. Vägförvaltningarna äro däremot i väsentlig mån både tekniskt-administrativa och byggande organ. Någon skillnad av avgörande betydelse mellan hamnarbetsavdelningarna och vägförvaltningarna i fråga om byggnadsverksamhetens natur föreliggger icke. Båda organisationerna syssla nämligen med såväl konstbyggnader (hamnar och farleder respektive broar, husbyggnader m. m.) som andra byggnadsarbeten (vatten- och avloppsledningar respektive vägar). Såsom av det anförda framgår, råder sådan överensstämmelse i fråga om arbetsuppgifternas art mellan å ena sidan vägförvaltningarna och å andra sidan hamnarbetsavdelningarna och distriktsingenjörerna, att en samordning av de tre lokalorganisationerna bör kunna ifrågakomma.

Den nu rådande splittringen torde böra ses mot bakgrunden av att väg- och vattenbyggnadsstyrelsens arbetsuppgifter utvidgats och dess organisation påbyggts etappvis utan att härvid någon allmän översyn av organisationen företagits. Före vägförstatligandet var styrelsens uppgift på vägväsendets område huvudsakligen av kontrollerande natur, och styrelsen ägde på detta område icke någon byggnadsorganisation av betydelse. Styrelsens lokala representanter för vägfrågorna, vägingenjörerna, intogo i mångt och mycket en ställning liknande den, som de nuvarande distriktsingenjörerna för vattenförsörjning och avlopp ha. Däremot ägde styrelsen sedan länge en jämförelsevis väl utbyggd lokalorganisation för byggande och underhåll av hamnar och farleder. När det på 1930-talet blev fråga om att låta utföra vattenförsörjnings- och avloppsanläggningar genom väg- och vattenbyggnadsstyrelsens försorg, var det sålunda helt naturligt, att denna uppgift lades på hamnbyråns distriktsorganisation. Vid vägväsendets förstatligande erhöll väg- och vattenbyggnadsstyrelsen en mera betydande byggnadsorganisation även på vägväsendets område. Den omorganisation av styrelsen, som genomfördes i samband med nämnda reform, berörde icke hamnbyrån och dess distriktsorganisation, och frågan om en samordning av hamnarbetsavdelningarna med den nya lokala vägorganisationen togs icke upp i det sammanhanget. Distriktsorganisationen för vattenförsörjning och avlopp har för närvarande en provisorisk utformning. En viss anknytning till vägförvaltningarna förekommer, dock huvudsakligen endast i formellt hänseende.

Om de centrala byggnadsorganen inom väg- och vattenbyggnadsstyrelsen i enlighet med de sakkunnigas förslag sammanföras under ge-

mensam ledning till en byggnadsbyrå, finns det uppenbarligen icke någon anledning att bibehålla två skilda lokalorganisationer på hithörande område. Hamnarbetsavdelningarnas arbetsuppgifter böra därför överflyttas till vägförvaltningarna. Härigenom skulle byggnadsarbetena i varje län komma under enhetlig ledning av vederbörande vägdirektör, vilket bör vara ägnat att i överensstämmelse med vad som åsyftas med den föreslagna samordningen av den centrala byggnadsorganisationen befrämja en ändamålsenlig disposition av personalresurser och maskiner m. m. Inordnandet av hamnarbetsavdelningarnas kassarörelse i vägförvaltningarna, vilka i motsats till förstnämnda organ i ekonomiskt hänseende äro självständiga underförvaltningar med eget redogöraransvar, skulle medföra en värdefull förenkling i redovisningshänseende och, såsom anförts å s. 143, minska behovet av kameral personal hos styrelsen.

Även i fråga om distriktsorganisationen för vattenförsörjning och avlopp föreligga skäl för en samordning med vägförvaltningarna. Anläggningar för vattenförsörjning och avlopp beröra i regel väg- eller gatumark, och planeringen av dylika anläggningar bör därför ske i nära samarbete med vägförvaltningarna. Vidare är vägnätets sträckning i hög grad bestämmande för uppkomsten av tätbebyggelse och påverkar sålunda indirekt även planeringen av vattenförsörjnings- och avloppsanläggningar. Distriktsingenjörerna ha därjämte vissa uppgifter, sammanhängande med utförandet av arbetena, där ett närmare samarbete med vägförvaltningarna kan vara av betydelse. Av värde bör också vara att vägdirektörernas allmänna erfarenhet och omdöme utnyttjas även när det gäller här ifrågavarande del av väg- och vattenbyggnadsstyrelsens verksamhet. Detta kan dock givetvis ske blott i begränsad omfattning. Slutligen må också framhållas att, om distriktsingenjörerna inordnas i vägförvaltningarnas personalorganisation och därigenom erhålla en närmare kontakt även med andra uppgifter än dem, för vilka de i främsta rummet äro avsedda, detta bör öka möjligheterna för dem att avancera i styrelsens tjänst, vilket i sin tur kan väntas underlätta rekryteringen. Av här anförda skäl och då lokala organ för den centrala styrelsen icke utan alldeles särskilda skäl, vilka i detta fall icke synas förefinnas, böra ställas utanför den egentliga lokala organisationen, vilja de sakkunniga förorda, att distriktsorganisationen för vattenförsörjning och avlopp inordnas i vägförvaltningarna.

De sakkunniga vilja här förutskicka, att förvaltnings- och driftsorganisationen vid statens fiskehamnar och farleder synts de sakkunniga böra endast till en mindre del överföras till vägförvaltningarna. Till denna fråga, som icke återverkar på vägförvaltningarnas organisation i övrigt, återkomma de sakkunniga senare (s. 187).

Vid genomförande av den här föreslagna omorganisationen skulle vägförvaltningarnas arbetsuppgifter komma att beröra även andra betydande verksamhetsområden än vägväsendet, och det skulle därför kunna ifrågasättas, huruvida icke vägförvaltningarna i så fall borde erhålla en annan, mera adekvat benämning. De sakkunniga ha emellertid icke kunnat finna någon för detta syfte lämplig benämning, som klart anger förvaltningarnas funktion och samtidigt är tillräckligt kortfattad. Det synes också önskvärt att genom benämningen tydligt skilja denna distriktsorganisation från andra statliga verks. På grund härav och då den nuvarande benämningen svarar mot den större delen av verksamheten, vilja de sakkunniga föreslå, att den bibehålles. Av samma skäl föreslå de sakkunniga, att tjänstetitlarna vägdirektör, vägingenjör, vägkamrerare och vägkassör icke ändras.

Oberoende av den ifrågasatta överflyttningen av hamnarbetsavdelningarnas arbetsuppgifter synes vägförvaltningarnas byggnadsverksamhet komma att inom en nära framtid uppnå en mycket betydande omfattning. I anslutning till vad tidigare i samband med behandlingen av den centrala organisationen anförts om byggnadsverksamheten må här erinras om följande.

I fråga om den ordinarie väg- och brobyggnadsverksamheten kan en återgång till i stort sett fredsmässiga förhållanden väntas inträda redan under loppet av nästa budgetår. Beträffande brobyggnadsarbetena synes man böra för en följd av år t. o. m. räkna med en ökning utöver förkrigstidens omfattning. Härtill kommer — enligt de sakkunnigas förslag — såsom en i huvudsak ny uppgift utförande av en del broarbeten i egen regi. Den vägbyggnadsverksamhet, som trots nuvarande goda konjunkturer på arbetsmarknaden måste bedrivas av styrelsen i arbetsmarknadsreglerande syfte, torde man få räkna med såsom ett minimum i fortsättningen.

Utförandet av flygplatsanläggningar har redan enligt nu gällande ordning hänförts till vägförvaltningarnas arbetsuppgifter, ehuru denna verksamhetsgren av särskilda skäl hittills icke varit aktuell för vägförvaltningarnas del annat än i ett enstaka fall. Även här finnes emellertid anledning att räkna med en avsevärd ökning redan under nästa budgetår.

Jämväl i vad avser uppförande av garage- och förrådsbyggnader för vägväsendets behov föreligga jämförelsevis omfattande projekt för de närmaste åren.

Vad angår de arbetsuppgifter, som skulle överflyttas från hamnarbetsavdelningarna, är följande att nämna.

Därest det program för fiskehamnarnas utbyggande och förbättring, som omnämnts i väg- och vattenbyggnadsstyrelsens petitaskrivelse rörande hamnanslagen för nästa budgetår, skall genomföras, kommer

styrelsens byggnadsverksamhet på detta område att uppnå en omfattning, som tidigare knappast förekommit.

Den anläggningsverksamhet beträffande vatten- och avloppsledningar, som bedrives av hamnarbetsavdelningarna, har hittills uteslutande gällt beredskapsarbeten. Omfattningen av denna verksamhet är liksom motsvarande vägbyggnadsverksamhet beroende av utvecklingen på arbetsmarknaden. I den mån från anslaget till Bidrag till anläggningar för vattenförsörjning och avlopp anvisas bidrag till anläggningar, vilka icke lämpligen kunna utföras av intressenterna, torde väg- och vattenbyggnadsstyrelsen komma att få ombesörja jämväl utförande av ordinarie arbeten på detta område.

Beträffande de till hamnarbetsavdelningarnas verksamhet hänförliga arbetsföretagen av olika slag må erinras om att de sakkunniga förutsatt, att dylika företag framdeles skola i betydande omfattning utföras på entreprenad.

De sakkunniga övergå härefter till personalberäkningen.

Den ordinarie personal, som för närvarande finnes vid vägförvaltningarna för projekterings- och byggnadsverksamheten, utgöres vid de flesta av förvaltningarna av en vägingenjör i A 26, en ingenjör i A 21 och en ritare i A 12 (se bilaga 2). Enligt vad de sakkunniga inhämtat är denna personal i allmänhet så gott som helt sysselsatt med projekteringsarbetet. Ledningen av den begränsade vägbyggnadsverksamhet, som nu pågår, skötes därvid i första hand av de arvodesavlönade avdelningsingenjörerna och annan tillfällig personal. Sannolikt kommer ovannämnda ordinarie personal att även i framtiden helt erfordras för projekteringsverksamheten.

Redan den väntade ökningen av byggnadsverksamheten inom vägväsendet och av flygplatsbyggandet nödvändiggör en upprustning av vägförvaltningarnas byggnadsorganisation. Härutinnan få de sakkunniga erinra om att det av vägförstatligandekommittén på sin tid framlagda, för fredsförhållanden avpassade organisationsförslaget enligt alt. II (22 distrikt) bl. a. avsåg inrättande av ett antal arbetschefsbefattningar. Behovet av en dylik förstärkning ökas ytterligare, om hamnarbetsavdelningarnas verksamhet skall överflyttas till vägförvaltningarna. Vid bedömandet av förevarande fråga bör hänsyn också tagas till det förhållandet, att en effektiv byggnadsorganisation vid vägförvaltningarna är en förutsättning för att förvaltningarna med erforderlig tillfällig förstärkning skola kunna bemästra de omfattande uppgifter, som vid krissituationer på arbetsmarknaden kunna komma att läggas på dem.

I anslutning till vad sålunda anförts vilja de sakkunniga föreslå, att på vägförvaltningarnas personalstat uppföras vissa, nedan närmare angivna befattningar, avsedda främst för ledningen av på vägförvaltningarna ankommande byggnadsarbeten, inberäknat hamn- och

farledsarbeten samt anläggningar för vattenförsörjning och avlopp. Den personal, varom här är fråga, bör kunna av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen fritt disponeras för placering vid de olika vägförvaltningarna allt efter uppkommande behov. De sakkunniga vilja förorda, att organisationen avväges så, att vederbörande befattningshavares verksamhetsområde i regel icke behöver omfatta mer än ett län. Å andra sidan är det enligt de sakkunnigas uppfattning icke nödvändigt att vid vägförvaltningarna ha särskild teknisk personal för olika slag av byggnadsarbeten. En dylik organisation skulle uppenbarligen bliva alltför vidlyftig och torde desto mindre vara påkallad som både vid vägförvaltningarna och vid hamnarbetsavdelningarna redan nu samma personal i stor utsträckning ombesörjer såväl terrasserings- som konstarbeten.

Såsom tidigare nämnts föreslog vägförstatligandekommittén, att vid en distriktsindelning enligt alt. II skulle inrättas arbetschefsbefattningar i 13 av de 22 distrikten. Enligt ifrågavarande alternativförslag skulle vid distriktsförvaltningarna i de två största distrikten finnas skilda avdelningar för projektering och för byggande, och vederbörande arbetschefer skulle därvid vara chefer för byggnadsavdelningarna, medan projekteringsavdelningarna skulle stå under ledning av en avdelningsingenjör i A 27. Vid övriga förvaltningar, för vilka arbetschefer beräknats, skulle dessa utöva ledningen av såväl projekteringen som byggandet och skulle därvid var och en såsom närmaste medhjälpare ha en avdelningsingenjör i A 27.

Beträffande anställningsformen och löneställningen för arbetscheferna anförde kommittén, att dessa med hänsyn till arten och vikten av de arbetsuppgifter, som skulle ankomma på dem, borde liksom vägdirektörerna tillsättas på förordnande för en tid av sex år. Erhölle arbetschef icke förnyat förordnande, borde han — om förutsättningar härför förelåge — erhålla annan verksamhet inom vägväsendet. Motsvarande möjlighet funnes för befattningshavare i liknande ställning vid de affärsdrivande verken. Skulle arbetscheferna tillsättas endast på förordnande, syntes befattningarna, om man skulle kunna få tillräckligt kvalificerade innehavare av desamma, icke kunna placeras lägre än i lönegraden C 5.

Med hänsyn till den väntade utvecklingen av vägförvaltningarnas arbetsuppgifter på vägväsendets område samt till de nya uppgifter, som skulle överflyttas på förvaltningarna, anse de sakkunniga tiden nu inne att realisera vägförstatligandekommitténs förslag om inrättande av ordinarie arbetschefstjänster vid vägförvaltningarna. I likhet med kommittén finna de sakkunniga det icke erforderligt med en arbetschef hos varje förvaltning. Härutinnan måste avvägning ske med hänsyn till arbetets mängd och svårighetsgrad. Hos vissa vägförvaltningar torde det åtminstone tills vidare vara tillräckligt med en befattningshavare i nå-

got lägre löneställning för dessa uppgifter. Vad beträffar antalet arbetschefsbefattningar torde enbart för de till vägväsendet hörande arbetsuppgifterna knappast till en början erfordras hela det antal befattningar, som beräknades av vägförstatligandekommittén. Å andra sidan har man emellertid också att räkna med den byggnadsverksamhet inom andra områden, som ankommer eller enligt de sakkunnigas förslag avses skola ankomma på vägförvaltningarna, nämligen flygplatsbyggandet samt utförandet av hamn- och farledsarbeten, vattenförsörjnings- och avloppsanläggningar m. m. Med hänsynstagande härtill ha de sakkunniga beräknat det erforderliga antalet arbetschefer till tretton. I likhet med vägförstatligandekommittén finna de sakkunniga erforderligt, att arbetscheferna placeras i lönegraden C 5.

Enligt vad nu kan bedömas synas arbetscheferna böra tills vidare tjänstgöra vid vägförvaltningarna i följande län, nämligen Stockholms, Kalmar, Kristianstads, Malmöhus, Göteborgs och Bohus, Älvsborgs, Värmlands, Kopparbergs, Gävleborgs, Västernorrlands, Jämtlands, Västerbottens och Norrbottens län. Till ledning vid denna beräkning har tjänat bl. a. en i bilaga 6 intagen sammanställning av vissa jämförelsekvantiteter för de olika länen.

I motsats till vad som för närvarande gäller beträffande vägdirektörerna bör arbetschef icke vara knuten till viss vägförvaltning. Med hänsyn till den undantagsbestämmelse i fråga om skyldighet att underkasta sig förflyttning, som enligt 3 § 3 mom. civila avlöningsreglementet gäller för tjänstemän tillhörande löneplan C, böra arbetscheferna, för att väg- och vattenbyggnadsstyrelsen skall ha möjlighet att under löpande förordnandeperiod företaga eventullt erforderliga förflyttningar av befattningshavarna, förordnas att vara arbetschefer vid vägförvaltningarna med skyldighet att tjänstgöra vid vägförvaltning, som styrelsen bestämmer.

De 11 vägförvaltningar, för vilka arbetschefsbefattning ej beräknats, böra i stället, såsom förut anförts, erhålla förstärkning med en kvalificerad arbetskraft i något lägre löneställning. De sakkunniga få härom anföra följande.

Medan vid flertalet vägförvaltningar finnas två vägingenjörer, av vilka den ene är avsedd för projektering och byggande av väg och den andre för vägunderhållet, ha vägförvaltningarna i Uppsala, Hallands och Västmanlands län endast en sådan befattningshavare. Vägförstatligandekommittén beräknade för vart och ett av dessa län två avdelningsingenjörer, därav en för vägunderhållet och en för projektering och byggande av väg. De sakkunniga vilja föreslå, att för envar av ifrågavarande vägförvaltningar avses ytterligare en vägingenjörsbefattning i A 26 för att tillgodose vederbörande vägförvaltningars ökade behov av kvalificerad arbetskraft. I enlighet härmed skulle för detta ändamål

inrättas ytterligare tre vägingenjörsbefattningar i A 26 vid vägförvaltningarna.

Vid vägförvaltningarna i Gotlands och Blekinge län finnas för närvarande icke några vägingenjörsbefattningar. Såsom närmaste medhjälpare för de tekniska uppgifterna har vardera vägdirektören endast två ingenjörer i A 21. I Gotlands och Blekinge län är hamnbyggandet en jämförelsevis omfattande och betydelsefull uppgift, och de båda länen ligga i detta hänseende före de flesta andra län. Vid överflyttningen av nämnda uppgifter till vägförvaltningarna, erfordras för vardera förvaltningen en ingenjörsbefattning i A 26. En dylik förstärkning torde för övrigt också vara motiverad med hänsyn till arbetsuppgifterna på vägväsendets område. På grund av sålunda anförda skäl föreslå de sakkunniga inrättande av ytterligare två vägingenjörstjänster i A 26.

De sakkunniga ha vidare räknat med att behovet av kvalificerad arbetskraft, närmast för ledningen av byggnadsarbetena, i Södermanlands, Östergötlands, Jönköpings, Kronobergs, Skaraborgs och Örebro län skulle tillgodoses genom inrättande av vägingenjörsbefattningar i Eo 26. De sakkunniga ha i sitt organisationsförslag för detta ändamål upptagit sex dylika befattningar.

För de län, där byggnadsverksamhet förekommer i särskilt stor utsträckning, vilket för närvarande är fallet i Göteborgs och Bohus, Västernorrlands och Norrbottens län, synes man få räkna med behov av ytterligare, kvalificerad arbetskraft för hithörande arbetsuppgifter. Det kan i detta sammanhang nämnas, att vid hamnarbetsavdelningarna för närvarande finnas 5 avdelningsingenjörer i löneställning motsvarande lönegraden Eo 25. De sakkunniga ha ansett sig böra för ändamålet upptaga dels två vägingenjörsbefattningar i Eo 26, dels tre ingenjörsbefattningar i Eo 24. Härav ha en vägingenjörs- och en ingenjörstjänst beräknats för vartdera av Göteborgs och Bohus samt Västernorrlands län samt en ingenjörstjänst i Eo 24 för Norrbottens län.

Vägförstatligandekommittén upptog i sitt organisationsförslag enligt alt. II för vardera av förvaltningarna i Västerbottens och Norrbottens län fyra ingenjörsbefattningar i A 21. Denna personaluppsättning motsvaras enligt gällande personalstat för vartdera länet av endast en ingenjörstjänst i A 21 samt av en sådan befattning i A 19. De sakkunniga anse, att för vartdera av dessa stora och svårskötta län nu bör beräknas ytterligare en ingenjörstjänst. För underlättande av rekryteringen böra de nya befattningarna placeras i lönegraden A 24. Även för vägförvaltningen i Västernorrlands län, som i fråga om de ordinarie arbetsuppgifternas omfattning icke står långt efter vägförvaltningarna i Västerbottens och Norrbottens län, bör upptagas en ingenjörsbefattning i A 24.

Med den ovan föreslagna personalförstärkningen vid vägförvaltningarna skulle de nuvarande 6 arbetschefsbefattningarna och 5 avdelningsingenjörstjänsterna vid hamnarbetsavdelningarna ävensom de 22 avdelningsingenjörstjänsterna vid vägförvaltningarna under normala förhållanden icke erfordras.

Såsom biträden åt vederbörande avdelningsingenjörer och arbetschefer finnes för närvarande vid vägförvaltningarnas och hamnarbetsavdelningarnas kontor ett antal arvodesavlönade ingenjörer, ingenjörsassistenter och tekniska biträden. Vid vägförvaltningarna finnas sålunda 4 ingenjörer och 21 tekniska biträden (se bilaga 2, kol. 39 och 40) och vid hamnarbetsavdelningarna 18 ingenjörer och 4 ingenjörsassistenter (se tablån å s. 161). Det synes uppenbart, att personal av dessa kategorier kommer att erfordras för framtiden. Bland de arbetsuppgifter, varmed ifrågavarande personal har att biträda, må nämnas följande: projektering av hamn- och farledsarbeten, revidering av kostnadsförslag, upprättande av ställningsritningar och vissa andra detaljritningar till konstarbeten, som skola utföras i egen regi, upprättande av programhandlingar, rekvisitioner av material, maskiner m. m., tillsyn av pågående arbetsföretag, kontroll av på arbetsplatserna uppmätta massor vid ackordsarbete samt teknisk-ekonomisk statistik. Vederbörande befattningshavare vid hamnarbetsavdelningarna disponeras också delvis såsom arbetsledare vid arbetsplatserna. De sakkunniga föreslå, att för ovan omförmälda arbetsuppgifter på vägförvaltningarnas personalstat uppföras 10 ingenjörsbefattningar i Eo 21, 20 befattningar såsom ingenjörsassistent i Eo 17 samt 10 ritarebefattningar i Eo 12. För den del av ifrågavarande personal, som icke erhåller extra ordinarie befattning, ävensom för avlönande av erforderliga tillfälliga ritbiträden torde i avlöningsanslagets icke-ordinariepost böra inräknas ett belopp av 90 000 kronor. Detta är beräknat för arvoden till 7 ingenjörer och 6 ritbiträden. Ovan omförmälda personal torde liksom den nuvarande böra fördelas mellan vägförvaltningarna efter väg- och vattenbyggnadsstyrelsens bestämmande.

Medan den personal, som handhar den omedelbara ledningen av vägunderhållsarbetet, nämligen vägmästarna, är uppförd på ordinarie eller extra ordinarie stat, utgöres platsbefälet och kontrollantpersonalen vid väg- och vattenbyggnadsstyrelsens byggnadsarbeten uteslutande av arvodesavlönade befattningshavare. Det kan nämnas, att vid styrelsens hamnarbeten finnas flera verkmästare, som varit anställda i styrelsens tjänst i mer än 25 år utan att ännu ha kommit i åtnjutande av pensionsrätt.

Uppenbart är att det under fredsförhållanden föreligger ett betydande, stadigvarande behov även av platsledare och platskontrollanter. De sakkunniga anse med hänsyn härtill, att pensionsberättigande an-

ställning bör kunna ifrågakomma jämväl för dylik personal. Detta är påkallat icke endast på grund av det stadigvarande behovet av denna personal utan även med hänsyn till angelägenheten av att rekryteringen av dessa betydelsefulla befattningar befrämjas.

Antalet platsledare vid vägförvaltningarna uppgår, såsom nämnts å s. 159, för närvarande till 92. Av tablån å s. 161 framgår att vid hamnarbetsavdelningarna finnas 16 förste verkmästare och 50 verkmästare. Sammanlagt omfatta dessa personalgrupper alltså 158 befattningshavare. Härtill komma 20 platskontrollanter. Till arbetsledningspersonalen höra därjämte 53 biträdande platsledare och 52 utsättare vid vägförvaltningarna samt 29 förmän och 15 utsättare vid hamnarbetsavdelningarna. Enligt vad de sakkunniga inhämtat är arbetsledningspersonalen vid beredskapsarbetena för närvarande i någon mån överdimensionerad, vilket enligt uppgift skett i samråd med statens arbetsmarknadskommission såsom en åtgärd för att stärka arbetsmarknadsberedskapen.

Såvitt nu kan bedömas med ledning av gjorda anslagsäskanden kommer vägförvaltningarnas byggnadsverksamhet — om hit också räknas hamn- och farledsarbeten samt anläggningar för vattenförsörjning och avlopp — att redan under nästa budgetår uppnå en omslutning av minst 100 miljoner kronor. Enligt en av de sakkunniga verkställd beräkning erfordras för en verksamhet av denna omfattning åtminstone 200 platsledare och platskontrollanter. Härtill kommer ett antal biträdande platsledare, förmän och utsättare.

Av vad sålunda anförts framgår att skäl finnas för att bereda pensionsberättigande anställning åt ett jämförelsevis stort antal befattningshavare av här ifrågavarande slag. Den anställningsform, som därvid närmast bör komma i fråga, är extra ordinarie anställning.

Den ifrågasatta tjänsteregleringen synes åtminstone icke för närvarande böra omfatta biträdande platsledare och utsättare, vilka i allmänhet utgöra rekryteringspersonal på utbildningsstadiet, icke heller förmännen vid hamnarbetsavdelningarna och vägunderhållet. De kategorier av befattningshavare, för vilka extra ordinarie befattningar i förevarande sammanhang beräknas, äro sålunda platsledare (inklusive förste verkmästare och verkmästare) och platskontrollanter.

Det synes de sakkunniga naturligt, att för den löpande kontrollen av entreprenadarbeten i första hand skola anlitas befattningshavare, vilka genom tjänstgöring såsom arbetsledare förskaffat sig praktisk erfarenhet rörande utförandet av byggnadsarbeten. För arbetsledning och platskontroll bör därför finnas en gemensam personalkader, som kan disponeras allt efter förekommande behov. De sakkunniga föreslå, att för hithörande personal tillämpas den gemensamma benämningen verkmästare.

Med hänsyn till de variationer i byggnadsverksamhetens omfattning,

som kunna förekomma, torde det vara nödvändigt, att antalet extra ordinarie verkmästarbefattningar till en början i avvaktan på ytterligare erfarenhet beräknas i underkant. Med beaktande härav vilja de sakkunniga föreslå, att av de 200 befattningar, vilka beräknats motsvara minimibehovet för den närmaste framtiden, 125 uppföras på extra ordinarie stat.

I motsats till vägunderhållet utgör byggnadsverksamheten ett jämförelsevis heterogent arbetsfält ur arbetsledningssynpunkt. Kraven på arbetslednings- och kontrollantpersonalens kompetens variera allt efter byggnadsföretagens art och omfattning. Skäl synas därför föreligga för att beträffande hithörande personal upprätthålla en differentiering i fråga om kvalifikationskrav och löneställning. I anslutning härtill vilja de sakkunniga föreslå, att verkmästarna uppdelas på tre olika lönegrader. Huvudgruppen bör därvid hänföras till samma lönegrad som vägmästarna och sålunda placeras i lönegraden Eo 13. De båda övriga grupperna böra omfatta befattningshavare med kompetens för att tjänstgöra såsom arbetsledare eller kontrollanter även i sådana fall, då för uppdraget kräves ett större mått av tekniska kunskaper eller då eljest särskilda kvalifikationer äro erforderliga. Dessa båda grupper böra lämpligen hänföras till lönegraderna Eo 15 respektive Eo 17. Ur rekryteringssynpunkt synes det nödvändigt, att antalet befattningar i de tre lönegraderna avväges så, att extra ordinarie anställning kan beredas större delen av den personal, som är erforderlig för de mera kvalificerade uppdragen. Med beaktande av vad sålunda anförts ha de sakkunniga funnit sig böra föreslå, att följande extra ordinarie verkmästarbefattningar inrättas, nämligen 25 i lönegraden Eo 17, 40 i lönegraden Eo 15 och 60 i lönegraden Eo 13. De sakkunniga utgå från att de arvodesavlönade verkmästare, vilka beräknas komma att erfordras vid sidan av de extra ordinarie, huvudsakligen skola utgöra förstärkning av den lägsta kompetensgruppen och att deras avlöningsförmåner skola avvägas i enlighet härmed.

När det gäller byggnadsverksamheten böra enligt de sakkunnigas mening kostnaderna för arbetsbefäl och kontrollantpersonal vid arbetsplatserna belasta vederbörande sakanslag, vilket också för närvarande är fallet. Angeläget är nämligen att för underlättande av kalkylering och kostnadsjämförelser — bl. a. mellan företag i egen regi och på entreprenad — samtliga de till de olika byggnadsföretagen direkt hänförliga kostnader, som uppkomma i samband med utförandet, redovisas såsom byggnadskostnader. Vid ett överförande av en del av verkmästarpersonalen till extra ordinarie anställning gör sig emellertid å andra sidan det önskemålet gällande, att avlöningskostnaderna för denna extra ordinarie personal i enlighet med vedertagna budgettekniska principer skola redovisas över vägförvaltningarnas avlöningsan-

slag. Detta skulle emellertid leda till att de olika byggnadsföretagen bleve oenhetligt belastade i fråga om administrationskostnader, försåvitt icke också avlöningskostnaderna för hela den arvodesavlönade arbetsledningS- och kontrollantpersonalen överflyttades till avlöningsanslaget, vilket dock knappast torde kunna komma i fråga. Förevarande spörsmål synes lämpligen kunna lösas på det sättet, att avlöningskostnaderna för den extra ordinarie verkmästarpersonalen visserligen redovisas över avlöningsanslaget men att därvid ersättning för ifrågavarande kostnader tillföres nämnda anslag från vederbörande sakanslag såsom uppbördsmedel. I avlöningsstaten skulle vid en dylik anordning samtliga avlöningskostnader (alltså även tilläggsförmåner) för här omförmälda personal upptagas under en särskild post samt ett häremot svarande belopp uppföras såsom inkomstpost och sålunda avdragas från summan av i staten ingående utgiftsposter. De ersättningsbelopp, vilka såsom motsvarighet till nämnda inkomstpost skulle omföras från sakanslagen, böra givetvis i vederbörlig ordning påföras respektive byggnadsföretag såsom utgift.

Samtliga de 9 muddermästarbefattningarna vid hamnbyråns distriktsorganisation böra i samband med omorganisationen uppföras på extra ordinarie stat. Såsom tidigare nämnts tillämpas för dessa tjänster för närvarande ett löneläge motsvarande lönegraden Eo 13. Vid bestämmandet av löneställningen för muddermästarna bör hänsyn tagas till de säregna tjänstgöringsförhållanden, som gälla för dessa befattningshavare. Muddermästarna tjänstgöra och ha sin bostad större delen av året ombord på mudderverken, vilka förflyttas mellan olika arbetsplatser utefter landets kuster, och de ha därför i mycket ringa utsträckning tillfälle att vistas på hemorten. Härtill kommer att tjänstgöringen på grund av arbetets art och arbetsplatsernas belägenhet får anses vara jämförelsevis påfrestande i såväl fysiskt som psykiskt hänseende. Även om muddermästarbefattningarna i fråga om de tekniska kvalifikationskraven ej kunna jämställas med verkmästartjänsterna, böra de med hänsyn till vad här anförts icke placeras lägre än i lönegraden Eo 13, vilken lönegrad föreslagits för verkmästarna i den lägsta kompetensgruppen och närmast svarar mot muddermästarnas nuvarande avlöningsförhållanden. I enlighet härmed föreslå de sakkunniga, att på vägförvaltningarnas personalstat uppföras 9 befattningar såsom muddermästare i lönegraden Eo 13.

I fråga om avlöningskostnaderna för muddermästarna synes samma budgettekniska förfaringssätt böra tillämpas som föreslagits beträffande avlöningskostnaderna för de extra ordinarie verkmästarna.

I likhet med vad som föreslagits beträffande den centrala organisationen för handläggning av ärenden rörande statsbidrag till vattenför-

sörjnings- och avloppsanläggningar (tredje utredningsbyrån) synas även distriktsingenjörerna och vissa av deras biträden nu böra erhålla en fastare anställning, dock till en början endast såsom extra ordinarie tjänstemän.

I samband med behandlingen av tredje utredningsbyråns personalorganisation ha de sakkunniga framhållit, att antalet distriktsingenjörer helst borde utökas så, att en sådan befattningshavare kunde placeras i varje län, men att, enär detta önskemål på grund av rekryteringssvårigheter icke beräknades för närvarande kunna förverkligas, i stället ett lämpligt antal ingenjörer i lönegraderna Eo 24 och Eo 21 borde anställas såsom biträden å tredje utredningsbyrån och hos distriktsingenjörerna för vidare utbildning till distriktsingenjörer. I enlighet härmed vilja de sakkunniga föreslå att på vägförvaltningarnas personalstat uppföras *dels* de 12 nu befintliga distriktsingenjörstjänsterna med placering i lönegraden Eo 26, *dels ock* 6 ingenjörsbefattningar, därav 3 i Eo 24 och 3 i Eo 21. De sakkunniga utgå från att vid en dylik organisation de 6 assistenttjänster med arvode enligt 21 löneklassen, vilka nyligen inrättats, åtminstone tills vidare icke skola vara erforderliga.

De 3 nu befintliga befattningarna såsom tekniskt biträde hos distriktsingenjörerna, vilka befattningar äro förenade med arvode enligt högst 16 löneklassen, böra tills vidare bibehållas oförändrade men böra överflyttas till avlöningsanslaget.

I stället för de 6 skrivbiträdesbefattningar med arvode enligt 1 löneklassen, som för närvarande äro inrättade för biträde åt vissa distriktsingenjörer, böra på vägförvaltningarnas stat uppföras 6 kontorsbiträdesbefattningar i Eo 4. Innehavarna av dessa befattningar böra kunna biträda med enklare ritgöromål. Därjämte vilja de sakkunniga föreslå, att i vägförvaltningarnas icke-ordinariepost inräknas ett belopp av 10 800 kronor för beredande av tillfällig skriv- och rithjälp åt de distriktsingenjörer, hos vilka särskilt kontorsbiträde icke skulle placeras.

Vid en utvidgning och ökning av vägförvaltningarnas verksamhet i enlighet med vad ovan anförts erfordras också en förstärkning av den kamerala personalen (inklusive personalen för förrådsrörelsen) och biträdespersonalen vid vägförvaltningarna. Sålunda måste bl. a. erforderliga befattningar inrättas för den jämförelsevis stora kamerala verksamhet, som för närvarande handhaves av hamnarbetsavdelningarna; detta innebär dock givetvis icke någon ökning av det totala antalet anställda. En översyn av här ifrågavarande del av vägförvaltningarnas personalorganisation är jämväl påkallad av den anledningen, att densamma till mycket stor del utgöres av provisoriskt inrättade befattningar med lön enligt löneplan Ex eller med arvodesavlöning. Här-

till kommer att en ganska stor disproportion råder mellan antalet ordinarie och icke-ordinarie befattningar.

Beträffande den nuvarande personaluppsättningen för det kamerala arbetet och för skriv- och expeditionsgöromålen få de sakkunniga hänvisa till tablån i bilaga 2 (kol. 16—33 och 41—47) vad angår vägförvaltningarna och till sammanställningen å s. 161 i fråga om hamnarbetsavdelningarna.

Till belysande av omfattningen av det kamerala arbetet vid vägförvaltningarna har följande sammanställning upprättats, utvisande antalet och summan av utbetalningarna och summan av vägunderhållskostnaderna för de skilda vägförvaltningarna under budgetåret 1944/45. I sammanställningen har också angivits vägförvaltningarnas ordningsföljd efter de olika kvantiteternas storleksordning.

Vägförvaltningen i	Antal utbetalningar		Summa utbetalningar		Vägunderhållskostnader	
	st.	ordn.-nr	1 000 kr.	ordn.-nr	1 000 kr.	ordn.-nr
Stockholms län	15 891	15	4 468	8	3 435	8
Uppsala län	10 480	21	2 311	19	2 063	18
Södermanlands län	11 502	19	2 226	20	1 863	22
Östergötlands län	16 506	14	3 141	14	2 778	13
Jönköpings län	17 333	13	3 322	12	2 904	12
Kronobergs län	13 392	16	2 717	16	2 006	19
Kalmar län	11 673	18	2 319	18	2 089	17
Gotlands län	5 871	23	840	24	784	24
Blekinge län	5 808	24	1 314	23	910	23
Kristianstads län	22 269	9	3 295	13	2 946	11
Malmöhus län	19 618	10	3 680	11	3 284	9
Hallands län	17 567	12	2 064	21	1 869	20
Göteborgs och Bohus län	24 735	6	5 578	4	2 657	15
Älvsborgs län	30 107	4	4 535	7	3 582	6
Skaraborgs län	12 999	17	2 724	15	2 663	14
Värmlands län	22 437	8	4 703	6	3 538	7
Örebro län	10 912	20	2 556	17	2 381	16
Västmanlands län	10 247	22	2 053	22	1 868	21
Kopparbergs län	18 933	11	4 440	9	3 964	4
Gävleborgs län	23 753	7	4 309	10	2 973	10
Västernorrlands län	63 134	1	12 820	1	5 544	3
Jämtlands län	25 453	5	4 873	5	3 862	5
Västerbottens län	47 486	2	7 446	3	5 859	1
Norrbottens län	41 809	3	7 466	2	5 715	2
Summa	499 915	—	95 200	—	71 537	—

Värdet av de ovan angivna jämförelsekvantiteterna såsom underlag för en gradering av vägförvaltningarna med avseende på det kamerala arbetets omfattning begränsas givetvis därav, att redovisningen endast kunnat avse ett enda budgetår. Härtill kommer att de angivna siffrorna för antalet utbetalningar icke äro fullt jämförbara, emedan praxis beträffande sammanförande av utbetalningar till samma betalningsmottagare varit olika vid skilda vägförvaltningar. I stort sett torde dock det redovisade jämförelsematerialet kunna tjäna till ledning vid en mera schematisk beräkning av vägförvaltningarnas inbördes ordningsföljd i här berörda hänseende.

Under för närvarande kända förhållanden synas vägförvaltningarna med avseende på omfattningen av det kamerala arbetet lämpligen kunna uppdelas i följande fem grupper:

Vägförvaltningen i

Grupp I: Västernorrlands, Västerbottens och Norrbottens län (3 förvaltningar).

Grupp II: Stockholms, Göteborgs och Bohus, Älvsborgs, Värmlands, Kopparbergs, Gävleborgs och Jämtlands län (7 förvaltningar).

Grupp III: Östergötlands, Jönköpings, Kristianstads och Malmöhus län (4 förvaltningar).

Grupp IV: Uppsala, Södermanlands, Kronobergs, Kalmar, Hallands, Skaraborgs, Örebro och Västmanlands län (8 förvaltningar).

Grupp V: Gotlands och Blekinge län (2 förvaltningar).

Antalet och summan av verkställda utbetalningar och summan av vägunderhållskostnaderna utgjorde under budgetåret 1944/45 genomsnittligt per vägförvaltning i de fem grupperna följande:

	Antal utbetalningar	Summa utbetalningar 1 000 kr.	Summa vägunderhållskostnader 1 000 kr.
Grupp I	50 810	9 244	5 706
Grupp II	23 044	4 701	3 430
Grupp III	18 931	3 362	2 978
Grupp IV	12 346	2 371	2 100
Grupp V	5 839	1 077	847

Antalet och summan av verkställda utbetalningar vid hamnarbetsavdelningarna under budgetåret 1944/45 framgå av följande tablå.

Hamnarbetsavdelning	Antal utbetalningar	Summa utbetalningar 1 000 kr.
Västra	18 812	2 460
Södra	4 108	921
Östra	3 140	783
Mellersta	219*	45*
Nedre norra	36 476	5 751
Övre norra	9 631	1 728
Summa	72 386	11 688

* Mellersta hamnarbetsavdelningen var indragen under större delen av budgetåret.

De ovan för hamnarbetsavdelningarna angivna kvantiteterna, vilka huvudsakligen hänföra sig till Göteborgs och Bohus, Västernorrlands och Norrbottens län, kunna svårligen fördelas på respektive vägförvaltningar, men siffrorna äro icke av sådan storleksordning, att en sådan fördelning skulle behöva påkalla någon ändring av den gjorda gruppindelningen av vägförvaltningarna.

Såsom tidigare framhållits (s. 174) kan vägförvaltningarnas byggnadsverksamhet (inklusive flygplatsbyggnader, hamn- och farledsarbeten samt vattenförsörjnings- och avloppsanläggningar) beräknas komma att under den närmaste framtiden uppnå en omslutning av minst 100 miljoner kronor för år räknat. Om härtill läggas de beräknade utgifterna för vägunderhållet samt för den lokala administrationen, erhålles en total omslutning av omkring 200 miljoner kronor per år. Enligt ovanstående tablåer uppgingo vägförvaltningarnas och hamnarbetsavdelningarnas utgifter under budgetåret 1944/45 till 95,2 miljoner kronor respektive 11,7 miljoner kronor eller tillhopa 106,9 miljoner kronor. Personalorganisationen var under nämnda budgetår väsentligen densamma som under innevarande budgetår, i det att vid vägförvaltningarna från och med den 1 juli 1945 endast tillkommit 2 bokhållarbefattningar i Eo 17, 8 kontoristbefattningar i Eo 9 samt ett antal extra befattningar i biträdesgraderna.

Omfattningen av det kamerala arbetet påverkas i ganska hög grad av huruvida byggnadsarbetena utföras på entreprenad eller i egen regi. Särskilt arbetskrävande i kameralt hänseende äro beredskapsarbeten, som bedrivas i egen regi, bl. a. av den anledningen att avlöning till arbetarna vid dylika företag utbetalas med kortare mellanrum än vid ordinarie arbeten. De sakkunniga ha vid beräkningen av personalbehovet för det kamerala arbetet utgått från att den väntade ökningen av byggnadsverksamheten huvudsakligen skall komma att omfatta entre-

prenadarbeten. Även för dylika arbeten måste man emellertid räkna med ett visst behov av kameral personal. Härtill kommer den beräknade ökningen av vägunderhållsarbetet, vilket bedrives i egen regi.

Innan de sakkunniga närmare ingå på beräkningen av personalbehovet för här ifrågavarande arbetsuppgifter, må först till behandling upptagas frågan om anställningsform och löneställning för vissa kategorier av den kamerala personal, som kan beräknas erforderlig oavsett omfattningen av byggnadsverksamheten i egen regi. De sakkunniga få härutinnan anföra följande.

Vägkamrerarna äro för närvarande placerade i lönegraden A 21. På dessa befattningshavare vila jämförelsevis kvalificerade och ansvarsfulla uppgifter. Av tablån å s. 178 framgår att summan av utbetalningarna under budgetåret 1944/45 vid flertalet vägförvaltningar uppgick till mellan 2 och 5 miljoner kronor och vid vägförvaltningen i Västernorrlands län till icke mindre än 12,82 miljoner kronor. Under fredsmässiga förhållanden och efter inordnandet av hamnarbetsavdelningarna i vägförvaltningarna torde man för de flesta fall kunna räkna med en fördubbling av ifrågavarande omslutningsbelopp. Enligt departementschefens uttalande i propositionen 1943: 224 skola vägkamrerarna föredraga ärenden rörande utanordningar, leda och deltaga i den inre revisionen, vara föredragande i personalärenden, handlägga ärenden av social natur och biträda vägdirektören vid ingående av avtal och upprättande av kontrakt. Deras arbetsuppgifter äro sålunda delvis av sådan natur, som karakteriserar åliggandena på sekreterartjänster i allmänhet.

Den nu för vägkamrerarna gällande lönegraden A 21 tillhör icke normalgraderna för statliga kamrerarbefattningar. För sådana befattningar tillämpas i enlighet med tjänsteförteckningssakkunnigas förslag (SOU 1941: 17, s. 61) normalt 20, 22, 24 eller 26 lönegraden. Slutligen må erinras om att kamrerarbefattningen hos luftfartsstyrelsen, vars kamerala verksamhet torde vara mindre än de flesta vägförvaltningars, placerats i lönegraden A 22.

Bokföringsarbetet vid vägförvaltningarna utgöres icke blott av den vanliga redovisningsbokföringen utan även av en omfattande och komplicerad kalkylationsbokföring, för vars handhavande erfordras sakkunnig kameral ledning och tillsyn jämte den tekniska. Vägförvaltningarnas kassarörelse omfattar till mycket stor del utbetalning av arbetaravlöningar. Det härmed förenade räkne- och kontrollarbetet är en tidskrävande uppgift, som ställer särskilda krav på vägkamreraren såsom ledare av detta arbete.

Vid sidan av de rent kamerala uppgifterna ha vägkamrerarna, i enlighet med departementschefens uttalande i propositionen 1943: 224, att handlägga en hel del arbetsuppgifter av administrativ och juridisk

natur, vilka delvis äro av ganska kvalificerad art och kräva särskild sakkunskap. Härvid kunna nämnas bl. a. följande uppgifter.

Biträde vid utarbetande av anslagsäskanden.
Skrivelser angående avlöningsfrågor och förslag till besättande av tjänster.
Protokoll i personalärenden.
Utredningar och skrivelser i pensionsfrågor beträffande arbetare.
Utredningar och skrivelser rörande tillämpning av gällande kollektivavtal samt biträde vid lokala förhandlingar rörande kollektivavtalsfrågor.
Utredningar och skrivelser rörande olycksfall i arbete och fri sjukvård.
Handläggning av frågor rörande tjänstelokaler och telefonabonnemang.
Handläggning av frågor rörande diarieföring och arkiv.
Biträde vid handläggning av ärenden rörande förvärv av mark och bestämmande av ersättning för intrång.
Biträde vid handläggning av ärenden rörande av vägförvaltning disponerade fastigheter och jordområden (försäljning, arrende, hyra, lantmäteriförrättningar m. m.).
Utredningar och skrivelser i skadeståndsärenden och andra tvister med utomstående.
Inställelse i rättegångar m. m.
Biträde vid infordrande av anbud och upprättande av entreprenad- eller leveranskontrakt.

Vad här anförts om vägkamrerarnas arbetsuppgifter finna de sakkunniga utgöra starka skäl för en allmän uppflyttning i lönegrad av dessa befattningar. Härvid bör emellertid en differentiering genomföras. Även om det kamerala arbetet liksom också de administrativa och juridiska uppgifterna i huvudsak äro av samma art vid de olika vägförvaltningarna, är det uppenbart, att vägkamrerarna vid de större förvaltningarna ha jämförelsevis mera krävande arbetsuppgifter. Härtill kommer att dessa vägkamrerare ha ett större ekonomiskt ansvar. Med utgående härifrån ha de sakkunniga funnit sig böra föreslå, att vägkamrerarebefattningarna uppflyttas till lönegraden A 24 i de till grupperna I och II hänförda 10 länen, nämligen Stockholms, Göteborgs och Bohus, Älvsborgs, Värmlands, Kopparbergs, Gävleborgs, Västernorrlands, Jämtlands, Västerbottens och Norrbottens län, samt att vägkamrerartjänsterna i övriga 14 län uppflyttas till lönegraden A 22.

I enlighet med vägförstatligandekommitténs organisationsförslag och sedan nu tillräcklig erfarenhet rörande organisationen vunnits, vilja de sakkunniga förorda, att de 16 nu befintliga *bokhållarbefattningarna* (Eo 17) uppföras på ordinarie stat. Med hänsyn till den beräknade ökningen av det kamerala arbetet och till behovet av ställföreträdare för vederbörande vägkamrerare föreslå de sakkunniga därjämte inrättande av 8 nya bokhållarbefattningar, avsedda för vägförvaltningarna i de län, där sådan befattning för närvarande saknas, nämligen Uppsala, Södermanlands, Kronobergs, Gotlands, Blekinge, Hallands, Örebro och

Västmanlands län. Även dessa befattningar synas böra uppföras på ordinarie stat. Vad angår vägförvaltningarna i Gotlands och Blekinge län må framhållas att enbart den väntade ökningen av arbetet på vägväsendets område knappast kan motivera inrättande av bokhållartjänst i dessa län. Hänsyn har emellertid tagits också till det förhållandet, att ifrågavarande förvaltningar kunna beräknas få en förhållandevis betydande ökning av det kamerala arbetet i samband med överflyttningen av hamnarbetsavdelningarnas verksamhet till vägförvaltningarna.

De sakkunniga föreslå vidare, att *vägkassörstjänsterna* (Eo 11) göras ordinarie, och förorda tillika, att vägkassörsbefattningarna vid de tio nyss nämnda vägförvaltningarna i grupperna I och II uppflyttas till lönegraden A 14.

Vid vissa av vägförvaltningarna finnas nu en eller flera *kontorsskrivare* med placering i lönegraden Ex 15 eller med arvodesavlöning. Till de nuvarande extra kontorsskrivarbefattningarna återkomma de sakkunniga i det följande. De sakkunniga föreslå, att extra ordinarie kontorsskrivarebefattningar inrättas såsom förstärkning av den mera kvalificerade kamerala personalen framför allt vid de större vägförvaltningarna. Antalet synes tills vidare kunna bestämmas till 10.

I sina riksdagspetita för innevarande budgetår framlade väg- och vattenbyggnadsstyrelsen förslag om uppflyttning av de i lönegraden Eo 9 placerade *förrådskontoristerna* vid vägförvaltningarna till lönegraden Eo 12 med benämningen förrådsmästare. Styrelsen anförde härom följande.

Vid var och en av vägförvaltningarna finnes en kontorist i lönegraden Eo 9, avsedd att biträda med vägförvaltningarnas förrådsrörelse. Samtliga äro manliga tjänstemän. Med den arbetsfördelning, som på grund av omständigheternas makt utbildat sig vid vägförvaltningarna, hava kontoristerna kommit att i stor utsträckning få arbeta mera självständigt än som ursprungligen varit avsett. Särskilt gäller detta i fråga om verkställandet av upphandlingar, som i betydande omfattning anförtros nämnda kontorister. Därjämte svara dessa befattningshavare för lagerbokföringen samt för tillsyn och inventering av samtliga förråd inom respektive förvaltningsområden. De skola därvid särskilt tillhandagå vägmästarna och arbetsbefälet med råd och anvisningar beträffande materielanskaffning och ekonomisk lagerhållning. Vidare förestå de styrelsens depåförråd inom respektive län, fakturera från dessa förråd utlämnade förrådseffekter samt redovisa för desamma till förrådsbyrån.

Enligt styrelsens mening har förrådskontoristernas lönegradsplacering kommit att bliva alltför låg. I åtminstone ett län har kontoristen för närvarande lägre lön än den förrådsförman, som biträder honom och vars löneförmåner grunda sig på kollektivavtal. Att styrelsen för närvarande har en i stort sett mycket god uppsättning av kontorister sammanhänger väsentligen därmed att åtskilliga av dem äro förutvarande arbetsledare hos vägdistrikten och att flertalet av dessa kontorister genom särskilt medgivande

av Kungl. Maj:t erhållit placering i högre löneklass än begynnelselöneklassen. Vid framtida nyrekrytering av befattningarna lära möjligheterna att förvärva fullgod arbetskraft icke vara lika goda.

Med avseende på arbetsuppgifternas art och omfattning intaga förrådskontoristerna icke den underordnade ställning i förhållande till vägmästarna, som lönegradsplaceringen synes utvisa. En reglering av deras tjänsteställning torde med hänsyn till vad ovan anförts få anses påkallad redan nu. Nämnas må att befattningarna icke torde komma att beröras av frågan om inrättande av de av de vägsakkunniga föreslagna förrådsavdelningarna. Den placering, som för närvarande närmast synes kunna komma i fråga för förrådskontoristerna, är i lönegraden Eo 12 eller samma lönegrad, som gäller för de vid styrelsens förrådsbyrå anställda förrådsmästarna.

Föredragande departementschefen uttalade i propositionen 1945: 261, att han med hänsyn till att löneställningen för vägförvaltningarnas personal fastställts så sent som år 1943 icke funne sig kunna biträda förslaget om uppflyttning av förrådskontoristerna från 9 till 12 lönegraden. I anslutning härtill uttalade statsutskottet i sitt utlåtande 1945: 196, att det i fråga om bl. a. förrådskontoristerna syntes vara förtjänt av förnyat övervägande, huruvida ej, såsom väg- och vattenbyggnadsstyrelsen föreslagit, en förbättrad löneställning kunde vara befogad.

De sakkunniga anse för sin del, med hänsyn till vad väg- och vattenbyggnadsstyrelsen anfört och jämväl till den utökning av arbetet vid förråden, varmed man nu får räkna, goda skäl föreligga för en uppflyttning av de 24 förrådskontoristbefattningarna till lönegraden Eo 12 med benämningen *förrådsmästare* och räkna i sitt organisationsförslag med en dylik uppflyttning.

De sakkunniga ha vid avvägningen av personaluppsättningen för det kamerala arbetet och för biträdesgöromålen vid vägförvaltningarna först beräknat den personal, som kan anses erforderlig, om byggnadsverksamheten bedrives huvudsakligen på entreprenad (se tablån å s. 185), samt därefter (s. 186) visst antal befattningar såsom förstärkning i de län, där byggnadsverksamhet i egen regi kan komma att äga rum i särskilt stor utsträckning.

Med utgående från den förut angivna gruppindelningen (s. 179) och i anslutning till vad ovan anförts om lönegradsplacering m. m. beträffande vissa befattningar ha de sakkunniga, under förutsättning att byggnadsverksamheten bedrives huvudsakligen på entreprenad, beräknat följande personaluppsättning för kamerala uppgifter och biträdesgöromål.

Befattning	Lönegrad	Grupp I Vart och ett av Västernorrlands, Västerbottens och Norrbottens tre län	Grupp II Vart och ett av Stockholms, Göteborgs och Bohus, Älvsborgs, Värmlands, Kopparbergs, Gävleborgs och Jämtlands sju län.	Grupp III Vart och ett av Östergötlands, Jönköpings, Kristianstads och Malmöhus fyra län	Grupp IV Vart och ett av Uppsala, Södermanlands, Kronobergs, Kalmar, Hallands, Skaraborgs, Örebro och Västmanlands åtta län	Grupp V Vartdera av Gotlands och Blekinge två län	Summa
Vägkamrerare	A 24	1	1	—	—	—	10
»	A 22	—	—	1	1	1	14
Bokhållare	A 17	1	1	1	1	1	24
Kontorsskrivare	Eo 15	1	1	—	—	—	10
Vägkassör	A 14	1	1	—	—	—	10
Förrådsmästare	Eo 12	1	1	1	1	1	24
Vägkassör	A 11	—	—	1	1	—	12
Kontorist	A 9	—	—	—	—	1	2
»	Eo 9	1	1	2	1	—	26
Kanslibiträde	A 7	1	1	1	1	—	22
»	Eo 7	1	—	—	—	—	3
Kontorsbiträde	Eo 4	3	2	2	1	1	41
Skrivbiträde	Eo 2	4	3	2	2	1	59
»	Ex 2	2	2	2	2	1	46
	Summa	17	14	13	11	7	303

Den ovan gjorda personalberäkningen innebär — förutom uppflyttning i lönegrad av vägkamrerarna, förrådskontoristerna och 10 vägkassörer, överflyttning till ordinarie stat av vägkassörerna och de nuvarande 16 bokhållarna samt inrättande av 8 nya bokhållarbefattningar och 10 kontorsskrivarbefattningar — följande förändringar.

1) Överflyttning av de 7 kontoristbefattningarna i Ex 9 (se bil. 2, kol. 26) till extra ordinarie stat, förändring av kanslibiträdestjänsten i Ex 7 (se bil. 2, kol. 29) till kontoristbefattning i Eo 9 samt inrättande av 5 nya kontoristbefattningar i Eo 9. Nyssnämnda extra kanslibiträdestjänst är, enligt vad de sakkunniga inhämtat, i fråga om arbetsuppgifterna jämförlig med en kontoristbefattning men har på grund av medelbrist icke kunnat erhålla en häremot svarande lönegradsplacering.

2) Överflyttning av de 3 kontorsbiträdestjänsterna i Ex 4 (se bil. 2, kol. 31) till extra ordinarie stat samt inrättande av 12 nya sådana befattningar i Eo 4.

3) Överflyttning av 36 av de 51 skrivbiträdesbefattningarna i Ex 2 (se

bil. 2, kol. 33) till extra ordinarie stat samt inrättande av 31 nya sådana befattningar i Ex 2.

I väg- och vattenbyggnadsstyrelsens icke-ordinariepost för innevarande budgetår är inräknat ett belopp av 22 000 kronor till extra arbetskraft för bokföringen vid depåförråden, och med anlitande av detta belopp ha vid vägförvaltningarna anställts 9 extra tjänstemän (se bil. 2, kol. 17—20). De sakkunniga ha vid den ovan gjorda personalberäkningen tagit hänsyn till behovet av biträden för här ifrågavarande ändamål, varför väg- och vattenbyggnadsstyrelsens avlöningsanslag vid omorganisationen kan minskas med nämnda belopp.

Vad härefter beträffar den erforderliga personalförstärkningen i de län, där byggnadsverksamhet i egen regi kan komma att äga rum i särskilt stor utsträckning, få de sakkunniga anföra följande.

I nedanstående sammanställning har angivits *dels* den kamerala personal och biträdespersonal, som jämlikt särskilt bemyndigande av Kungl. Maj:t anställts vid vägförvaltningarna på grund av den ökade byggnadsverksamheten i egen regi eller för arbetsuppgifter i samband med planläggning av beredskapsarbeten, *dels ock* all kameral och biträdespersonal vid hamnarbetsavdelningarna.

Vägförvaltningarna.	Antal
Kontorsskrivare	9
Kansliskrivare	2
Kontorister	10
Kontorsbiträden	9
Skrivbiträden	24
Telefonist	1
Hamnarbetsavdelningarna.	
Byggnadskamrerare	5½
Kontorsskrivare	8
Kontorister	13
Kontorsbiträden	11
Skrivbiträden	11
Kontorsbud	2
Summa	105½

Beträffande löneställningen för ovan angivna personal få de sakkunniga hänvisa till tablån i bilaga 2 (kol. 41—47) vad angår vägförvaltningarna och till sammanställningen å s. 161 i fråga om hamnarbetsavdelningarna.

Överflyttningen av hamnarbetsavdelningarnas verksamhet till vägförvaltningarna kommer att medföra en mycket betydande ökning av det kamerala arbetet vid vägförvaltningarna i Göteborgs och Bohus samt

Västernorrlands län. De sakkunniga vilja med anledning härav föreslå, att såsom motsvarighet till byggnadskamrerarbefattningarna vid västra och nedre norra hamnarbetsavdelningarna på vägförvaltningarnas stat uppföras 2 förste bokhållarbefattningar i A 18. Vad angår de övriga hamnarbetsavdelningarna må framhållas att det kamerala arbetet vid dessa är av mindre omfattning och dessutom skulle komma att fördelas mellan ett flertal vägförvaltningar. De sakkunniga ha därför icke funnit anledning föreslå inrättande vid vägförvaltningarna av några befattningar, som skulle utgöra direkt motsvarighet till byggnadskamrerartjänsterna vid dessa hamnarbetsavdelningar.

Vad beträffar personalbehovet i övrigt för här ifrågavarande arbetsuppgifter få de sakkunniga föreslå, att i vägförvaltningarnas avlöningsanslag inräknas medel till följande befattningar, avsedda att fördelas mellan vägförvaltningarna allt efter förekommande behov.

	Befattning	Lönegrad
6	kontorsskrivare	Eo 15
7	kontorsskrivare	Ex 15
9	kontorister	Eo 9
13	kontorister	Ex 9
10	kontorsbiträden	Eo 4
10	skrivbiträden	Eo 2
25	skrivbiträden	Ex 2
		Arvode
2	kontorsvakter	2 400:—
82		

Vad angår förvaltnings- och driftsorganisationen vid statens fiskehamnar och farleder få de sakkunniga anföra följande.

Beträffande hamnmästarna vid statens fiskehamnar synes anledning icke för närvarande finnas att ifrågasätta några ändringar. Avlöningskostnaderna böra även i fortsättningen utgå av anslaget till Underhåll och drift av statens fiskehamnar och farleder.

Vad kanalerna beträffar anse de sakkunniga, att förvaltningen av Södertälje kanal bör tills vidare bestå såsom självständig.

I fråga om Falsterbokanalen få de sakkunniga anföra följande.

Falsterbokanalen anlades under kriget för tillgodoseende av de särskilda krav, som på grund av krigsförhållandena uppstått för handelssjöfartens vidkommande. Det synes ännu icke möjligt att bedöma, i vilken utsträckning kanalen normalt kan komma att utnyttjas av sjöfarten. Sannolikt torde den dock även under fredsförhållanden ha en uppgift att fylla, åtminstone för den mindre sjöfarten, och de sakkunniga ha därför ansett sig böra räkna med att kanalen även i framtiden kommer att hållas öppen. För upprätthållande av kana-

lens drift synes den nu befintliga maskinist- och vaktpersonalen i sin helhet erforderlig, även om trafiken i kanalen skulle bliva jämförelsevis begränsad. De sakkunniga förorda därför, att ifrågavarande personal uppföres på extra ordinarie stat. Däremot torde kanalinspektorsbefattningen i avvaktan på ytterligare erfarenhet tills vidare böra bibehållas oförändrad.

Avlöningskostnaderna för här omförmälda personal synas lämpligen böra överflyttas till vägförvaltningarnas avlöningsanslag, och de sakkunniga föreslå sålunda, att i detta anslags icke-ordinariepost inräknas medel till följande befattningar, nämligen

	Befattning	Lönegrad
1	kanalinspektor	Ex 18
1	maskinist och förste reparatör	Eo 10
2	maskinister	Eo 8
1	vakt och biträdande maskinist	Eo 7
2	vakter	Eo 5
7		

Vid Sotenkanalen, Väddö kanal och Strömma kanal utgöra brovakterna den enda personalen. De ha i huvudsak samma funktion som de till vägväsendet hörande brovakterna, vilka avlönas med anlitande av anslaget till Barmarksunderhållet och i allmänhet äro anställda genom kollektivavtal. De sakkunniga ha beträffande här ifrågavarande brovakter icke funnit anledning föreslå annan ändring än att avlöningskostnaderna överflyttas till förenämnda vägunderhållsanslag.

Vid den föreslagna utvidgningen av vägförvaltningarnas arbetsuppgifter synes slutligen också en omprövning av vägdirektörernas löneställning vara påkallad.

Vägdirektörerna äro för närvarande placerade i lönegraden C 6 utom vägdirektörerna i Gotlands och Blekinge län, vilka äro hänförda till lönegraden C 5.

Överflyttningen av hamnarbetsavdelningarnas verksamhet till vägförvaltningarna och inordnandet i dessa av distriktsorganisationen för vattenförsörjning och avlopp kommer att ställa ökade krav på vägdirektörerna icke blott med hänsyn till de tekniska och administrativa spörsmål, som härvid möta dem, utan även när det gäller att leda och sammanhålla arbetet vid de olika verksamhetsgrenarna. Det bör dock anmärkas, att hamn- och farledsarbeten i huvudsak endast förekomma i kustlänen.

Vid bedömandet av förevarande fråga bör hänsyn också tagas till det ökade arbete och ansvar, som pålagts vägdirektörerna i samband med effektiviseringen av den statliga arbetsmarknadsberedskapen.

Slutligen kan nämnas, att i vägdirektörernas uppgifter numera även ingår att ombesörja utförandet av flygplatsanläggningar.

Enligt de sakkunnigas mening bör i samband med omorganisationen uppflyttning till lönegraden C 7 ske beträffande flertalet vägdirektörsbefattningar. Denna och i några fall högre lönegrad föreslogs av vägförstatligandekommittén för vägdirektörerna vid en distriktsindelning enligt alt. II (22 distrikt). En differentiering av vägdirektörsbefattningarna i lönehänseende medför, att möjligheterna ökas att befordringsvägen placera de dugligaste arbetskrafterna i de mest krävande förvaltningarna. Med en sådan lönegradsplacering kan också, såsom anförts å s. 64, befordran ske från byråchefsbefattningarna å utredningsbyråerna till vägdirektörstjänst, varigenom ernås den fördelen att förstnämnda befattningar icke få karaktären av sluttjänster.

De sakkunniga ha stannat för att förorda uppflyttning till lönegraden C 7 av vägdirektörsbefattningarna i följande 16 län, nämligen Stockholms, Östergötlands, Jönköpings, Kalmar, Kristianstads, Malmöhus, Göteborgs och Bohus, Älvsborgs, Skaraborgs, Värmlands, Kopparbergs, Gävleborgs, Västernorrlands, Jämtlands, Västerbottens och Norrbottens län.

Överflyttningen av hamnarbetena till vägförvaltningarna synes för Gotlands och Blekinge läns del komma att medföra, att vägförvaltningarna i dessa län bliva mera jämställda med de övriga mindre förvaltningarna i fråga om arbetets omfattning. De sakkunniga vilja med hänsyn härtill föreslå, att vägdirektörsbefattningarna i Gotlands och Blekinge län i lönehänseende likställas med motsvarande befattningar i de övriga mindre länen och sålunda uppflyttas till lönegraden C 6.

De sakkunniga anse, att vägdirektörerna i likhet med arbetscheferna (jfr s. 171) och övriga befattningshavare vid vägförvaltningarna icke böra vara knutna till viss vägförvaltning. I den mån vägdirektörerna nu uppflyttas i lönegrad, bör därför i de nya förordnandena intagas föreskrift om skyldighet att tjänstgöra vid vägförvaltning, som Kungl. Maj:t bestämmer.

I överensstämmelse med vad som i sådant hänseende anförts beträffande den centrala organisationen förutsätta de sakkunniga, att vid tillfällig ansvällning av arbetet personalförstärkning skall kunna beredas vägförvaltningarna genom anlitande av avlöningsanslagets icke-ordinariepost.

En sammanställning, utvisande den nuvarande och den föreslagna lokala personalorganisationen, i båda fallen i de delar som beröras av de sakkunnigas ändringsförslag, återgives nedan.

Nuvarande organisation.

Vägförvaltningarna

		Lönegrad
22	vägdirektörer	C 6
2	vägdirektörer	C 5
24		

Förstärkning av den tekniska personalen för vägbyggnadsverksamheten i egen regi m. m.:

		Arv. lönekl.
22	avdelningsingenjörer	22—24
4	ingenjörer	20—21
21	tekniska biträden	11—16
47		

Kameral personal och biträdespersonal för den ordinarie verksamheten:

		Lönegrad
24	vägkamrerare	A 21
16	bokhållare	Eo 17
22	vägkassörer	Eo 11
2	kontorister	A 9
24	förrådskontorister	Eo 9
13	kontorister	Eo 9
7	kontorister	Ex 9
22	kanslibiträden	A 7
3	kanslibiträden	Eo 7
1	kanslibiträde	Ex 7
26	kontorsbiträden	Eo 4
3	kontorsbiträden	Ex 4
23	skrivbiträden	Eo 2
51	skrivbiträden	Ex 2
237		

Personalförstärkning för förrådsrörelsen:

1	kontorist	Ex 9
1	kanslibiträde	Ex 7
2	kontorsbiträden	Ex 4
5	skrivbiträden	Ex 2
9		

Förstärkning av den kamerala personalen och biträdespersonalen för vägbyggnadsverksamheten i egen regi m. m.:

		Arv. lönekl.
4	kontorsskrivare	12—17

Föreslagen organisation.

Vägförvaltningarna

		Lönegrad
16	vägdirektörer	C 7
8	vägdirektörer	C 6
24		

Teknisk personal för byggnadsverksamheten m. m.:

13	arbetschefer	C 5
5	vägingenjörer	A 26
8	vägingenjörer	Eo 26
3	ingenjörer	A 24
3	ingenjörer	Eo 24
10	ingenjörer	Eo 21
20	ingenjörsassistenter	Eo 17
10	ritare	Eo 12
7	ingenjörer	Arvode
6	ritbiträden	Arvode
85		

Personal för statsbidragsverksamheten betr. vattenförsörjnings- och avloppsanläggningar:

		Lönegrad
12	distriktsingenjörer	Eo 26
3	ingenjörer	Eo 24
3	ingenjörer	Eo 21
6	kontorsbiträden	Eo 4

		Arv. lönekl.
3	tekniska biträden	16
27		

Personal för kamerala uppgifter och biträdesgöromål:

		Lönegrad
10	vägkamrerare	A 24
14	vägkamrerare	A 22
2	förste bokhållare	A 18
24	bokhållare	A 17
16	kontorsskrivare	Eo 15
7	kontorsskrivare	Ex 15
10	vägkassörer	A 14
24	förrådsmästare	Eo 12
12	vägkassörer	A 11
2	kontorister	A 9
35	kontorister	Eo 9
13	kontorister	Ex 9

		Lönegrad
5	kontorsskrivare	Ex 15
2	kansliskrivare	Ex 11
10	kontorister	Ex 9
9	kontorsbiträden	Ex 4
24	skrivbiträden	Ex 2
		Arvode
1	telefonist	2 400:—
55		

Hamnarbetsavdelningarna

		Lönegrad f. fast anst. tjänsteman
	Ingenjörs- och ritpersonal:	
5½	arbetschefer	28
5	avdelningsingenjörer	25
1	ingenjör (fast. anst.)	21
10	ingenjörer (tillfäll. anst.)	21
3	ingenjörer (fast anst.)	18
4	ingenjörer (tillfäll. anst.)	18
4	ingenjörsassistenter (tillfäll. anst.)	—
3	kopister (tillfäll. anst.)	11
3	ritbiträden (tillfäll. anst.)	—
38½		
	Kameral personal och biträdespersonal:	
5½	byggnadskamrerare	19
4	kontorsskrivare (fast anst.)	15
4	kontorsskrivare (tillfäll. anst.)	15
4	kontorister (fast. anst.)	8
9	kontorsbiträden (till-anst.)	8
2	kontorsbiträden (fast anst.)	4
9	kontorister (tillfäll. fäll. anst.)	4
11	skrivbiträden tillfäll. anst.)	—
48½		

22	kanslibiträden	A 7
3	kanslibiträden	Eo 7
51	kontorsbiträden	Eo 4
69	skrivbiträden	Eo 2
71	skrivbiträden	Ex 2
1	kontorsvakt	Arvode
386		

Personal vid Falsterbokanalen:

		Lönegrad
1	kanalinspektor	Ex 18
1	maskinist och förste reparatör	Eo 10
2	maskinister	Eo 8
1	vakt och biträdande maskinist	Eo 7
2	vakter	Eo 5
7		

Personal för arbetsledning eller kontroll vid arbetsplatserna:

25	verkmästare	Eo 17
40	verkmästare	Eo 15
60	verkmästare	Eo 13
9	muddermästare	Eo 13
134		

Tillhopa 663 befattningshavare.

Distriktsorganisationen för vattenförsörjning och avlopp

		Arv. lönekl.
12	distriktsingenjörer	23—25
6	assistenter	21
3	tekniska biträden	16
6	skrivbiträden	1
27		

Personal vid Falsterbokanalen

		Lönegrad
1	kanalinspektor	Ex 18
1	maskinist och förste reparatör	Ex 10
2	maskinister	Ex 8
1	vakt och biträdande maskinist	Ex 7
2	vakter	Ex 5
7		

Platsbefäl, muddermästare och platskontrollanter

134	befattningshavare[1]	—

Tillhopa 627 befattningshavare.

[1] Här är medräknat endast det antal tjänster, för vilket motsvarande pensionsberättigande befattningar föreslås.

VII. Vissa övergångsfrågor m. m.

Den föreslagna omorganisationen bör i den mån så kan ske genomföras fr. o. m. den 1 juli 1946. Med hänsyn till den tid, som tillsättandet av de nyinrättade befattningarna kräver, torde det emellertid icke vara möjligt att redan vid angiven tidpunkt i full utsträckning genomföra övergången från de nuvarande till de nya personalförteckningarna. Kungl. Maj:t torde därför böra utverka riksdagens bemyndigande att meddela de bestämmelser, som på grund härav må erfordras under övergångstiden.

Vid genomförandet av den föreslagna omorganisationen torde Kungl. Maj:t böra utverka riksdagens bemyndigande att, i den mån så erfordras, överföra ordinarie befattningar hos väg- och vattenbyggnadsstyrelsen och vid vägförvaltningarna till övergångsstat. Såsom exempel på fall, då sådan åtgärd kan bliva aktuell, må anföras följande.

Några av de nuvarande ordinarie befattningarna hos väg- och vattenbyggnadsstyrelsen komma att sakna direkt motsvarighet i den nya organisationen. För det fall att någon av innehavarna av dessa befattningar icke skulle erhålla annan tjänst vid omorganisationen, torde vederbörande befattning överföras till övergångsstat.

Beträffande de ordinarie tjänster, som vid omorganisationen skulle uppflyttas till högre lönegrad, synes i regel i varje särskilt fall böra prövas, huruvida de nuvarande innehavarna av befattningarna böra erhålla de nya tjänsterna. De hithörande tjänster, som tillhöra löneplan A, böra därvid i allmänhet ledigförklaras. Exempelvis kan det i fråga om förste byråingenjörstjänsterna tänkas, att vägingenjör eller annan ingenjör bör ifrågakomma till sådan tjänst. Liknande förhållande föreligger också beträffande vägkamrerartjänsterna samt de nya ingenjörstjänsterna i A 24. Överförandet av bokhållarna och vägkassörerna till ordinarie tjänst i samma lönegrad som den nuvarande torde däremot böra få ske efter väg- och vattenbyggnadsstyrelsens närmare bestämmande utan särskilt kungörelse- och ansökningsförfarande.

Bemyndigandet att överflytta ordinarie befattningshavare till övergångsstat bör jämväl omfatta vägdirektörstjänsterna.

Åtskilliga av de befattningshavare, vilka nu äro anställda mot arvode hos väg- och vattenbyggnadsstyrelsen eller vid dess lokala organisation, torde i samband med övergång till ordinarie eller extra ordinarie tjänst komma att få vidkännas en mer eller mindre betydande löneminskning vid tillämpning av vanliga löneturesregler. Dylik tjänsteman bör efter särskild prövning av Kungl. Maj:t kunna erhålla omedelbar placering i sådan högre löneklass, att en mera avsevärd löneminskning undvikes, dock icke i högre löneklass än den högsta inom vederbörande lönegrad. De merkostnader, som härvid uppkomma, kunna icke för närvarande med någon säkerhet beräknas, och de sakkunniga ha, med hänsyn härtill och till att beloppen i varje fall måste bliva relativt obetydliga, icke tagit hänsyn till desamma vid efterföljande kostnadsberäkningar.

Vid uppflyttning av de 24 förrådskontoristerna till förrådsmästare i Eo 12 bör — i enlighet med vad väg- och vattenbyggnadsstyrelsen i sin petitaskrivelse den 27 september 1944 härutinnan anfört — till undvikande av icke avsedda löneökningar föreskrivas att de kontorister, vilka i samband med vägväsendets förstatligande genom särskilt beslut av Kungl. Maj:t placerats i högre löneklass än begynnelselöneklassen, icke må erhålla gynnsammare löneklassplacering än den, som de vid befordringstillfället skulle ha innehaft, om de redan vid tidpunkten för tillträdandet av sina kontoristbefattningar placerats i lönegraden Eo 12.

För de extra ordinarie verkmästar- och muddermästarbefattningarna synes en pensionsålder av 63 år böra fastställas.

Enligt gällande instruktion för väg- och vattenbyggnadsstyrelsen och dess lokala förvaltningar skola befattningshavare i 24 och högre lönegrader av löneplanerna A och Eo tillsättas av Kungl. Maj:t efter förslag av styrelsen. Tjänstemän i övriga lönegrader av nämnda löneplaner tillsättas av styrelsen. Hos de affärsdrivande verken är gränsen satt vid 28 lönegraden. Med hänsyn till att förfarandet vid tjänstetillsättningar i först angivna ordning är jämförelsevis tidskrävande och då antalet befattningar i 24 och högre lönegrader efter omorganisationen skulle bliva ganska stort, kan det ifrågasättas, huruvida icke, för att möjliggöra en förenkling av handläggningen av hithörande frågor, väg- och vattenbyggnadsstyrelsen bör få ökade befogenheter att själv tillsätta ordinarie och extra ordinarie tjänstemän. Om tjänstetillsättningarna inom den stora gruppen av befattningar i lönegraderna A 24 och Eo 24 överflyttas till styrelsens avgörande, synes det angivna syftet i väsentlig mån

bliva tillgodosett. I enlighet härmed och då ordinarie och extra ordinarie tjänster i 25 lönegraden icke förekomma vid väg- och vattenbyggnadsväsendet, föreslå de sakkunniga, att de tjänstetillsättningar avseende befattningar i löneplanerna A och Eo, som skola hänskjutas till Kungl. Maj:ts avgörande, begränsas till tjänster i 26 och högre lönegrader.

I kungörelse den 30 juni 1944 (nr 471) med föreskrifter i fråga om placering i lönegrad av vissa extra ordinarie tjänstemän har Kungl. Maj:t bl. a. förordnat, att extra ordinarie tjänstemän i vissa angivna tjänsteställningar skola, där ej Kungl. Maj:t annorlunda bestämmer, vara placerade högst i viss för varje tjänsteställning särskilt angiven lönegrad samt att frågan om lönegradsplacering för extra ordinarie tjänstemän i annan tjänsteställning än sålunda angivits skall, där ej annat följer av Kungl. Maj:ts i annat sammanhang meddelade beslut, underställas Kungl. Maj:ts prövning. I kungörelsen ha intagits bl. a. följande slag av tjänsteställningar, vilka förekomma hos väg- och vattenbyggnadsstyrelsen och vid dess lokala förvaltningar, nämligen

Tjänsteställning	Lönegrad
Skrivbiträde	Eo 2
Kontorsbiträde	Eo 4
Expeditionsvakt	Eo 5
Kanslibiträde	Eo 7
Kontorist	Eo 9
Vägkassör	Eo 11
Kontorsskrivare	Eo 15
Amanuens	Eo 16
Bokhållare vid vägförvaltningarna	Eo 17
Förste amanuens	Eo 18

De sakkunniga föreslå, att även följande tjänsteställningar hos väg- och vattenbyggnadsstyrelsen och vid dess lokala förvaltningar skola omfattas av kungörelsen, nämligen

Tjänsteställning	Lönegrad
Ritbiträde	Eo 8
Förrådsmästare	Eo 12
Vägmästare	Eo 13
Ritare	Eo 15
Ingenjörsassistent	Eo 17
Ingenjör	Eo 19

Den sist angivna tjänsteställningen har upptagits för att möjliggöra en successiv befordran i extra ordinarie anställning redan på ett lägre stadium av de ingenjörer, vilka anställas för att rekrytera byråingen-

jörsbefattningarna hos styrelsen och motsvarande tjänster vid vägförvaltningarna. I huvudsaklig överensstämmelse med vad som gäller vid vissa av de affärsdrivande verken skulle dessa ingenjörer därvid efter något års provtjänstgöring i arvodesanställning kunna befordras till tjänst i Eo 17 och efter ytterligare något år uppflyttas till Eo 19 för att därefter i vederbörlig ordning befordras till byråingenjörer i Eo 21 eller liknande.

VIII. Kostnadsberäkningar m. m.

De sakkunnigas organisationsförslag innebär bl. a. *dels* att till avlöningsanslagen överflyttats avlöningskostnaderna för den mycket stora administrationspersonal med mera permanenta arbetsuppgifter hos väg- och vattenbyggnadsstyrelsen och vid dess lokala organ (frånsett bilbesiktningsmännen), vilken för närvarande avlönas av sakanslag och andra liknande medel, *dels ock* att i avlöningsanslagen inräknats medel till den likaledes mycket stora personal, som för närvarande jämlikt Kungl. Maj:ts bemyndiganden avlönas genom överskridande av icke-ordinarieposterna. Ökningen av avlöningsanslagen blir därför jämförelsevis betydande och uppgår enligt nedanstående beräkningar för väg- och vattenbyggnadsstyrelsen till 1 171 900 kronor och för vägförvaltningarna till 1 435 000 kronor. Om hänsyn tages till kostnaderna för ovannämnda, redan befintliga personalorganisation, för vilken medel för närvarande icke äro inräknade i avlöningsanslagen, inskränker sig emellertid den verkliga ökningen av avlöningskostnaderna till cirka 380 500 kronor i fråga om väg- och vattenbyggnadsstyrelsen och till cirka 326 900 kronor för vägförvaltningarnas del, allt med inberäknande av kostnaderna för kristillägg.

Vad angår ökningen av väg- och vattenbyggnadsstyrelsens avlöningsanslag må framhållas att mot de till cirka 110 000 kronor uppgående kostnaderna för personal å konstruktionsbyrån för upprättande av arbetsritningar till broar bör ställas en säkerligen vida större men till beloppet icke beräkningsbar minskning av entreprenadkostnaderna, och man bör därför vid en kostnadsjämförelse reducera det ovan för väg- och vattenbyggnadsstyrelsen angivna nettoökningsbeloppet å 380 500 kronor med åtminstone nyssnämnda belopp av 110 000 kronor, varvid nettoökningen skulle uppgå till (380 500—110 000) 270 500 kronor. Sammanlagt skulle kostnadsökningen för styrelsen och vägförvaltningarna alltså kunna angivas till (270 500+326 900) 597 400 kronor. Detta belopp utgör något mindre än 7 % av summan av de nuvarande avlöningsanslagen, ökade med belopp motsvarande kristillägg, och av-

löningskostnaderna för den ovan omförmälda, nu befintliga personalorganisation, för vilken medel icke finnas inräknade i avlöningsanslagen (1 391 200+163 500+4 371 100+565 300+947 300+1 304 100=8 742 500).

Det må i förevarande sammanhang erinras om att den statliga väg-organisation, som uppbyggdes i samband med vägväsendets förstatligande och som med en viss provisorisk förstärkning fortfarande gäller, avsiktligt tillmättes i underkant redan för de då rådande förhållandena. Detta är i all synnerhet fallet beträffande personalorganisationen för vägbyggnadsverksamheten. Den förstärkning av den centrala och den lokala organisationen, som här föreslagits, innebär enligt de sakkunnigas mening en nödvändig effektivisering för att arbetsuppgifterna vid återgången till fredsmässiga förhållanden skola kunna bemästras och för att de ökade kraven på verkets arbetsmarknadsberedskap skola kunna uppfyllas.

De sakkunniga övergå härefter till detaljberäkningarna.

A. Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen.

Enligt de sakkunnigas organisationsförslag skulle följande ändringar i personalförteckningen för väg- och vattenbyggnadsstyrelsen bliva erforderliga.

Utgående befattningar:

	Lönegrad
Tjänstemän å ordinarie stat:	
1 generaldirektör	C 13
1 överdirektör	C 9
1 byggnadschef	C 6
1 väginspektör för underhållet	C 6
2 byråchefer	A 30
3 förste byråingenjörer	A 26
Extra ordinarie tjänstemän i högre lönegrad än 20:	
3 förste byråingenjörer	Eo 26

Tillkommande befattningar:

	Lönegrad
Tjänstemän å ordinarie stat:	
1 generaldirektör	C 15
1 överdirektör och souschef	C 11
1 överingenjör	C 9
1 överingenjör	C 8
3 byråchefer	C 6
3 förste byrådirektörer	C 6
2 förste byrådirektörer	A 30
1 byrådirektör	A 28
15 förste byråingenjörer	A 27
1 förste byråsekreterare	A 26
6 byråingenjörer	A 24
1 förste byråsekreterare	A 24
1 byråingenjör	A 21
1 revisor	A 21
1 ingenjör	A 19
5 ingenjörsassistenter	A 17
6 ritare	A 15
2 kontorister	A 9

7 kanslibiträden ..... A 7
5 kontorsbiträden ..... A 4

Extra ordinarie tjänstemän i högre lönegrad än 20:

5 förste byråingenjörer ... Eo 27
19 byråingenjörer ..... Eo 24
1 förste aktuarie ..... Eo 24
15 byråingenjörer ..... Eo 21

Vid genomförande av de sakkunnigas omorganisationsförslag skulle i enlighet med nedanstående beräkning väg- och vattenbyggnadsstyrelsens avlöningsanslag komma att ökas med i runt tal 1 171 900 kronor.

Bruttoökning:	Avlön. till ord. tjänstemän	Arvoden bestämda av Kungl. Maj:t	Avlön. till övrig icke-ord. personal	Rörligt tillägg	Summa
Uppflyttning i lönegrad av generaldirektören	3 985	—	—	—	3 985
Överdirektören och souschefen	17 911	—	—	1 620	19 531
Första utredningsbyrån	150 063	—	138 593	45 113	333 769
Andra utredningsbyrån	45 854	—	19 275	9 938	75 067
Första utredningsbyrån	39 971	—	93 924	20 945	154 840
Konstruktionsbyrån	229 339	—	208 083	68 830	506 252
Byggnadsbyrån	152 388	—	312 395	58 554	523 337
Kameralbyrån	14 139	—	16 830	4 924	35 893
Försvarsbyrån	11 904	720	7 893	3 155	23 672
Expeditionsvakter	—	—	17 844	1 820	19 664
Tilläggsbelopp för vikariats- och övertidsersättningar samt för avlönande av tillfälliga biträden	4 000	—	60 000	1 000	65 000
Summa bruttoökning	669 554	720	874 837	215 899	1 761 010
Minskning:					
Vägbyrån	169 361	—	168 686	44 581	382 628
Brobyrån	52 638	—	55 602	17 134	125 374
Hamnbyrån	31 107	—	19 983	8 008	59 098
Extra arbetskraft för bokföring vid depåförråden	—	—	22 000	—	22 000
Summa minskning	253 106	—	266 271	69 723	589 100
Nettoökning	416 448	720	608 566	146 176	1 171 910

Det bör anmärkas, att en del av de ovan för vägbyrån angivna kostnaderna i motsats till övriga kostnadsbelopp icke avser helt budgetår.

I avlöningsanslaget för innevarande budgetår äro nämligen medel inräknade endast för halva budgetåret i fråga om en del av personalen å avdelningen för arbetsorganisation. Om kostnaderna för denna personal upptagas med helårsbelopp, skall den för vägbyrån angivna summan ökas med 55 100 kronor, varav 53 100 kronor belöpa på icke-ordinarieposten och 2 000 kronor på posten till rörligt tillägg. Eftersom avlöningsanslaget för nästa budgetår oberoende av omorganisationen skulle komma att ökas med nämnda belopp, utgör alltså den av omorganisationen föranledda ökningen av anslaget (1 171 900—55 100) 1 116 800 kronor.

I icke-ordinarieposten finnes för närvarande inräknat ett belopp av 50 000 kronor för avlöningar åt tillfällig personal, som till följd av den i arbetsmarknadsreglerande syfte bedrivna vägbyggnadsverksamheten erfordras hos styrelsen. De sakkunniga ha icke räknat med indragning av detta belopp, då detsamma helt åtgår för avlönande av den personal av här ifrågavarande slag, som finnes anställd å kansli-, kameral- och förrådsbyråerna.

I enlighet med ovanstående sammanställning skulle ökningen av avlöningsanslaget i avrundade tal utgöra följande:

	Kronor
Avlöningar till ordinarie tjänstemän	416 400
Arvoden bestämda av Kungl. Maj:t	700
Avlöningar till övrig icke-ordinarie personal	608 600
Rörligt tillägg	146 200
Summa kronor	1 171 900

Nettokostnadsökningen erhålles genom att från ovanstående summa, som med inberäknande av kristillägg med 16 % uppgår till (1 171 900+ 155 900) 1 327 800 kronor, draga nedan angivna avlöningskostnader, för vilka medel för närvarande icke finnas inräknade i avlöningsanslaget.

		Kronor
1. Halvårskostnaden, inklusive kristillägg, för ovan omförmälda del av personalen å avdelningen för arbetsorganisation (55 100 + 2 100)		57 200
2. Genom överskridande av avlöningsanslagets icke-ordinariepost finansierade kostnader för personalförstärkning å vägbyrån jämlikt Kungl. Maj:ts beslut den 20 juli, den 10 augusti samt den 2, 15 och 23 november 1945:		
a) utredningsavdelningen	43 262	
b) byggnadsavdelningen	75 509	
c) avdelningen för flygplatsbyggande	74 256	
d) underhållsavdelningen	26 186	
e) vägtrafikavdelningen	28 265	247 478

3.	Kostnaderna för en ritare å vägtrafikavdelningen, vilken avlönas av anslaget till Bidrag till vissa forsknings- och undersökningsarbeten		5 400
4.	Kostnaderna för personalförstärkning å brobyrån med anlitande av anslaget till Byggande av broar jämt. Kungl. Maj:ts beslut den 29 juni 1945		161 000
5.	Kostnaderna för personalförstärkning å brobyrån med anlitande av särskilda brobyggnadsanslag		48 565
6.	Kostnaderna för personalförstärkning å hamnbyrån med anlitande av sakanslag och andra liknande medel:		
	a) avdelningarna för hamn- och farledsarbeten	109 271	
	b) byggnadsavdelningen för vattenförsörjnings- och avloppsanläggningar	37 604	
	c) kamerala avdelningen	67 892	
	d) kontorsvakter	5 700	220 467
7.	Kostnaderna för personalen å avdelningen för vattenförsörjning och avlopp		166 880
8.	Kostnaderna för personalförstärkning å kameralbyrån med anlitande av anslaget till Bidrag till anläggningar för vattenförsörjning och avlopp		10 356
9.	Kostnaderna för den nu särskilt för investeringsutredningen och för arbetet med broliggaren och det militära broregistret anställda personal, som kan anses ha sin motsvarighet i den föreslagna organisationen, approximativt		30 000
		Summa kronor	947 346

I enlighet med ovanstående beräkningar skulle den verkliga nettoökningen av avlöningskostnaderna för väg- och vattenbyggnadsstyrelsens personal uppgå till i runt tal (1 327 800—947 300) 380 500 kronor. Såsom anförts å s. 197 bör denna ökning vid en allmän kostnadsjämförelse minskas till åtminstone 270 500 kronor.

B. Vägförvaltningarna.

Omorganisationen skulle föranleda följande ändringar i tjänsteförteckningen för vägförvaltningarna.

Utgående befattningar:

		Lönegrad
	Tjänstemän å ordinarie stat:	
16	vägdirektörer	C 6
2	vägdirektörer	C 5
24	vägkamrerare	A 21

Tillkommande befattningar:

		Lönegrad
	Tjänstemän å ordinarie stat:	
16	vägdirektörer	C 7
2	vägdirektörer	C 6
13	arbetschefer	C 5
5	vägingenjörer	A 26
3	ingenjörer	A 24
10	vägkamrerare	A 24
14	vägkamrerare	A 22
2	förste bokhållare	A 18

24 bokhållare ..... A 17
10 vägkassörer ..... A 14
12 vägkassörer ..... A 11

Extra ordinarie tjänstemän i högre lönegrad än 20:

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

Ökningen av vägförvaltningarnas avlöningsanslag beräknas till avrundat 1 435 000 kronor i enlighet med nedanstående sammanställning.

	Avlön. till ordinarie tjänstemän	Avlön. till icke-ordinarie personal	Rörligt tillägg	Summa
Bruttoökning:				
Uppflyttning i lönegrad av vissa vägdirektörsbefattningar	17 520	—	—	17 520
Teknisk personal för byggnadsverksamheten m. m.	225 139	378 261	78 170	681 570
Personal för vattenförsörjnings- och avloppsfrågor	—	189 798	25 372	215 170
Kameral och biträdespersonal ...	237 705	250 035	76 244	563 984
Personal vid Falsterbokanalen ..	—	18 792	2 972	21 764
Tilläggsbelopp för vikariats- och övertidsersättningar samt för avlönande av tillfälliga biträden	4 000	80 000	1 000	85 000
Summa bruttoökning	484 364	916 886	183 758	1 585 008
Minskning:				
I icke-ordinarieposten inräknat belopp till personalförstärkning för bedrivande av vägbyggnadsarbeten i arbetsmarknadsregulerande syfte	—	150 000	—	150 000
Nettoökning	484 364	766 886	183 758	1 435 008

I enlighet med sammanställningen fördelar sig ökningen på avlöningsanslagets delposter med följande avrundade belopp:

	Kronor
1. Avlöningar till ordinarie tjänstemän	484 400
2. Avlöningar till icke-ordinarie personal	766 900
3. Rörligt tillägg	183 700
Summa kronor	1 435 000

Inberäknat kristillägg med 16 % uppgår ökningen till (1 435 000+ 196 000) 1 631 000 kronor. Härifrån skola, för att få fram nettokostnadsökningen, dragas nedan angivna avlöningskostnader, för vilka medel för närvarande icke finnas inräknade i avlöningsanslaget.

	Kronor
a) Genom överskridande av avlöningsanslagets icke-ordinariepost finansierade kostnader för personalförstärkning vid vägförvaltningarna jämlikt Kungl. Maj:ts beslut den 29 juni 1945 (619 439 — 150 000)	469 439
b) Kostnaderna för administrationspersonalen vid hamnarbetsavdelningarna	565 218
c) Kostnaderna för distriktsorganisationen för vattenförsörjning och avlopp	234 444
d) Kostnaderna för personalen vid Falsterbokanalen	35 000
Summa kronor	1 304 101

Nettoökningen av avlöningskostnaderna uppgår alltså till i runt tal (1 631 000—1 304 100) 326 900 kronor.

Avlöningskostnaderna för den extra ordinarie verkmästar- och muddermästarpersonalen, vilka kostnader hålla sig inom den nuvarande ramen för motsvarande personal och icke medtagits i ovanstående beräkningar, synas i avvaktan på ytterligare erfarenhet böra schematiskt beräknas enligt lägsta löneklass och enligt C-ort. I enlighet härmed böra i vägförvaltningarnas avlöningsstat upptagas följande poster.

Utgiftsposter:	Kronor
4. Extra ordinarie verkmästare och muddermästare.	
a) Avlöningar, *förslagsvis*	500 000
b) Rörligt tillägg, *förslagsvis*	80 700
c) Kristillägg, *förslagsvis*	86 000
	666 700

Inkomstpost:

Särskilda uppbördsmedel.

Ersättning från sakanslag för avlöningskostnaderna för den extra ordinarie verkmästar- och muddermästarpersonalen	666 700

Slutligen må framhållas att de sakkunniga icke ingått på lokalfrågor och ej heller på frågan om ökade omkostnadsanslag.

Bilaga 1.

Sammanställning av vägförstatligandekommitténs organisationsförslag beträffande distriktsförvaltningarna enligt alt. II.

Befattningshavare	Vartdera av Norrbottens och Västerbottens läns distrikt	Stockholms och Gotlands läns distrikt	Vart och ett av Kronobergs o. Blekinge, Kristianstads, Malmöhus, Göteborgs o. Bohus, Älvsborgs, Värmlands, Kopparbergs, Gävleborgs, Västernorrlands o. Jämtlands läns tio distrikt	Vart och ett av Östergötlands, Jönköpings, Kalmar o. Skaraborgs läns fyra distrikt	Vart och ett av Uppsala, Södermanlands, Hallands, Örebro o. Västmanlands läns fem distrikt
Vägdirektörsexpeditionen.					
Vägdirektör ..... C 8	1	—	—	—	—
Vägdirektör ..... C 7	—	1	1	1	1
Ingenjör ..... A 21	1	—	—	—	—
Värderingsman ..... A 17	1	1	1	1	1
Förrådsbokhållare ..... A 17	1	1	1	1	1
Kanslibiträde ..... A 7	1	1	1	1	1
Kontorsbiträde ..... A 4	2	2	1	—	—
Expeditionsvakt ..... A 5	1	1	1	1	1
Kontorist ..... Eo 8	1	1	1	1	—
Underhållsavdelningen.					
Avdelningsingenjör ..... A 27	1	1	1	1	1
Ingenjör ..... A 21	1	2	1	1	1
Övervägmästare ..... A 16	5	4	2	2	1
Projekteringsavdelningen.					
Avdelningsingenjör ..... A 27	1	—	—	—	—
Ingenjör ..... A 21	1	—	—	—	—
Ritare ..... A 12	1	—	—	—	—
Byggnadsavdelningen.					
Arbetschef ..... C 5	1	—	—	—	—
Ingenjör ..... A 21	1	—	—	—	—
Projekterings- och byggnadsavdelningen.					
Arbetschef ..... C 5	—	1	1	—	—
Avdelningsingenjör ..... A 27	—	1	1	1	1
Ingenjör ..... A 21	—	1	1	1	1
Ritare ..... A 12	—	1	1	1	1
Kameralavdelningen.					
Distriktskamrer ..... A 22	1	1	—	—	—
Kontrollör ..... A 20	—	—	1	1	1
Förste bokhållare ..... A 18	1	1	—	—	—
Bokhållare ..... A 17	—	—	1	1	1
Kassör ..... A 14	1	1	—	—	—
Kansliskrivare ..... Eo 11	1	1	1	1	1
Kontorist ..... Eo 8	1	1	1	—	—
S:a befattningshavare	**26**	**24**	**19**	**16**	**14**

Personal vid vägförvaltningarna med avlöning

Vägförvaltningen i	Personal för																		
			Vägunderhållet				Vägunderh. samt proj. och bygg.	Projektering och byggande					Enskild väghållning		Förrådsrörelsen				
	Vägdirektör C 6	Vägdirektör C 5	Vägingenjör A 26	Ingenjör A 21	Ingenjör A 19	Övervägmästare A 16	Ingenjör A 21	Vägingenjör A 26	Ingenjör A 21	Ingenjörsassistent Eo 17	Projekteringsbiträde Ex 16	Projekteringsbiträde Arv.	Ritare A 12	Övervägmästare A 16	Tekniskt biträde	Kontorist Eo 9	Kontorist Ex 9	Kanslibiträde Ex 7	Kontorsbiträde Ex 4	Skrivbiträde Ex 2
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20
Stockholms län	1	—	1	—	1	1	—	1	1	1	—	—	1	1	—	1	—	—	—	1
Uppsala »	1	—	—	1	—	1	—	1	—	—	—	—	1	—	1/2	1	—	—	—	—
Södermanlands »	1	—	1	—	—	1	1	1	—	—	—	—	1	—	1/2	1	—	—	—	—
Östergötlands »	1	—	1	—	1	1	—	1	1	1	—	—	1	—	1	1	—	—	—	—
Jönköpings »	1	—	1	—	1	1	—	1	1	—	—	—	1	1	—	1	—	—	—	1
Kronobergs »	1	—	1	—	—	1	1	1	—	—	—	—	1	1	—	1	—	—	—	—
Kalmar »	1	—	1	—	1	1	—	1	1	—	—	—	1	1	—	1	—	—	—	—
Gotlands »	—	1	—	1	—	—	—	—	1	—	—	—	1	—	1/4	1	—	—	—	—
Blekinge »	—	1	—	1	—	—	—	—	1	—	—	—	1	—	1	1	—	—	—	—
Kristianstads »	1	—	1	—	1	1	—	1	1	—	—	—	1	—	1/4	1	—	—	—	1
Malmöhus »	1	—	1	—	1	1	—	1	1	1	—	—	1	1	—	1	—	—	1	—
Hallands »	1	—	—	1	—	1	—	1	—	—	—	—	1	—	1	1	—	—	—	—
Göteborgs o. Bohus »	1	—	1	—	—	1	1	1	—	1	—	—	1	—	1	1	—	—	—	—
Älvsborgs »	1	—	1	—	1	2	—	1	1	—	1	—	1	1	—	1	—	—	—	—
Skaraborgs »	1	—	1	—	1	1	—	1	1	—	—	1	1	—	1	1	—	—	—	—
Värmlands »	1	—	1	—	1	1	—	1	1	1	—	—	1	1	1	1	—	—	—	—
Örebro »	1	—	1	—	—	1	1	1	—	—	—	—	1	1	—	1	—	—	—	—
Västmanlands »	1	—	—	1	—	1	—	1	—	—	—	—	1	—	1	1	—	—	—	—
Kopparbergs »	1	—	1	—	1	1	—	1	1	—	—	—	1	} 1	} 1	1	1	—	—	—
Gävleborgs »	1	—	1	—	—	1	1	1	—	—	—	—	1			1	—	—	—	—
Västernorrlands »	1	—	1	—	1	2	—	1	1	—	—	1	1	1	—	1	—	1	—	—
Jämtlands »	1	—	1	—	1	1	—	1	1	1	—	—	1	—	1/2	1	—	—	—	1
Västerbottens »	1	—	1	—	1	3	—	1	1	1	—	—	1	1	1	1	—	—	—	1
Norrbottens »	1	—	1	—	1	3	—	1	1	—	—	1	1	1	1	1	—	—	1	—
Summa	22	2	19	5	14	28	5	22	16	7	1	3	24	12	12	24	1	1	2	5

utgående av avlöningsanslag ($^1/_{12}$ 1945). *Bilaga 2.*

ordinarie uppgifter																Personalförstärkning för beredskapsarbeten m. m.									
Kamerala göromål o. dyl. Biträdespersonal																									
Vägkamrerare A 21	Bokhållare Eo 17	Vägkassör Eo 11	Kontorist A 9	Kontorist Eo 9	Kontorist Ex 9	Kanslibiträde A 7	Kanslibiträde Eo 7	Kanslibiträde Ex 7	Kontorsbiträde Eo 4	Kontorsbiträde Ex 4	Skrivbiträde Eo 2	Skrivbiträde Ex 2	Expeditionsvakt Eo 5	Expeditionsvakt Ex 5	Summa kol. 1—35	Vägmästare A 13 och Eo 13	Avdeln.-ingenjör Arv. lönekl. 22—24	Ingenjör Arvode lönekl. 20—21	Tekniskt biträde Arvode lönekl. 11—16	Kontorsskrivare Arvode lönekl. 12—17	Kontorsskrivare Ex 15	Kansliskrivare Ex 11	Kontorist Ex 9	Kontorsbiträde Ex 4	Skrivbiträde Ex 2	Telefonist Arvode 2 400 kr.	Summa kol. 38—47
21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36	37	38	39	40	41	42	43	44	45	46	47	48
1	1	1	—	1	—	1	—	—	3	—	1	1	1	—	**22**	12	1	—	1	—	—	—	—	—	1	—	**3**
1	—	1	—	—	1	1	—	—	1	—	1	2	—	1	**15½**	7	1	—	—	—	—	—	—	—	1	—	**2**
1	—	1	—	1	—	1	—	—	1	—	1	2	—	1	**16½**	9	1	—	1	—	—	—	—	—	1	—	**3**
1	1	1	—	1	—	1	—	—	1	—	1	2	1	—	**20**	13	1	—	—	—	—	—	—	—	1	—	**2**
1	1	1	—	—	1	1	—	—	1	—	1	2	1	—	**20**	14	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	**1**
1	—	1	—	1	1	1	—	—	1	—	1	2	—	1	**18**	11	1	—	—	—	—	—	—	—	1	—	**2**
1	1	1	—	—	—	1	—	—	1	—	1	2	1	—	**18**	11	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	**1**
1	—	—	1	—	—	—	—	—	1	—	—	2	—	—	**10¼**	6	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	**1**
1	—	—	1	—	—	—	—	—	1	—	—	2	—	—	**11**	5	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	**1**
1	1	1	—	—	—	1	—	—	1	—	1	2	1	—	**18¼**	12	1	—	1	—	—	—	1	—	1	—	**4**
1	1	1	—	1	—	1	—	—	1	—	1	2	1	—	**21**	14	1	—	1	—	—	—	—	—	1	—	**3**
1	—	1	—	—	1	1	—	—	1	—	2	1	—	1	**16**	7	1	—	—	—	—	—	—	—	1	—	**2**
1	1	1	—	1	—	1	—	—	1	—	1	2	—	1	**19**	9	1	1	2	2	1	—	1	3	2	—	**13**
1	1	1	—	—	1	1	—	—	1	—	1	3	1	—	**22**	17	1	—	1	—	1	—	1	1	1	—	**6**
1	1	1	—	—	—	1	—	1	1	—	1	2	1	—	**20**	12	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	**1**
1	1	1	—	—	—	1	—	—	1	—	1	2	1	—	**20**	14	1	1	1	1	—	1	—	1	2	—	**8**
1	—	1	—	1	1	1	—	—	1	1	1	2	—	1	**19**	9	1	—	1	—	—	—	—	—	1	—	**3**
1	—	1	—	—	1	1	—	—	1	—	1	2	—	1	**16**	8	1	—	—	—	—	—	—	—	1	—	**2**
1	1	1	—	1	—	1	—	—	1	—	1	3	1	—	**22**	15	1	—	1	—	—	—	—	—	1	—	**3**
1	1	1	—	1	—	1	—	—	1	1	1	1	—	1	**17**	10	1	—	1	—	1	—	2	1	—	—	**6**
1	1	1	—	1	—	1	1	—	1	—	1	3	1	—	**24**	16	1	1	4	1	2	1	4	1	5	1	**21**
1	1	1	—	1	—	1	—	—	1	1	1	1	1	—	**20½**	14	1	—	—	—	—	—	—	1	—	—	**2**
1	1	1	—	1	—	1	1	—	1	—	1	4	1	—	**27**	23	1	—	1	—	—	—	—	1	1	—	**4**
1	1	1	—	1	—	1	1	—	1	—	1	4	1	—	**27**	21	1	1	3	—	—	—	1	—	2	—	**8**
24	16	22	2	13	7	22	3	1	26	3	23	51	14	8	**460**	289	22	4	21	4	5	2	10	9	24	1	**102**

Utgående av avlöningsmedel (1. 1919).

Bilaga 3.

Hamnbyråns distriktsorganisation.

Personaluppsättning åren 1931—1945.

Befattning	Fast anställda							Tillfälligt anställda						
	1931	1934	1937	1940	1943	1944	1945	1931	1934	1937	1940	1943	1944	1945
Arbetschef	3	3	3	6	6	5	5.5	—	—	—	—	—	—	—
Avdelningsingenjör	—	—	3	1	1	6	5	—	—	—	—	—	—	—
Ingenjör i lönegrad 21	1	1	3	7	9	5	1	—	3	7	6	4	6	10
Byggnadskamrer	3	3	5	5	5	4	5.5	—	—	—	1	1	1	—
Ingenjör i lönegrad 18	—	—	—	1	1	1	3	—	—	1	3	1	1	4
Ingenjörsassistent	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	4	6	4
Förste verkmästare	—	—	1	2	5	10	14	—	—	—	—	2	1	2
Kontorsskrivare	—	—	—	—	—	2	4	—	—	—	—	—	—	4
Ritare	—	—	1	—	—	1	—	—	1	—	3	1	—	—
Verkmästare	8	8	12	21	20	24	21	1	2	8	12	24	22	29
Kopist	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	3
Förman	6	7	7	6	5	7	8	1	—	1	1	11	19	21
Kontorist	—	—	2	2	3	5	4	—	—	1	3	3	3	9
Utsättare	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	10	15
Ritbiträde	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3
Kontorsbiträde	—	—	1	1	1	2	2	—	1	2	3	10	7	9
Skrivbiträde	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6	16	11
Kontorsbud	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2
Summa	**21**	**22**	**38**	**52**	**56**	**72**	**73**	**2**	**7**	**20**	**34**	**67**	**94**	**126**

Sammanställning av kostnaderna för de av väg- och vattenbyggnadsstyrelsens

A. Hamnar

(Ordinarie arbeten, beredskaps-

Län	1930/31 Kr	1931/32 Kr	1932/33 Kr	1933/34 Kr	1934/35 Kr	1935/36 Kr	1936/37 Kr
Stockholms stad	—	—	—	—	—	—	589
Stockholms län	31 295	1 624	1 657	1 751	86 252	286 166	281 855
Uppsala län	—	—	11 767	—	—	—	—
Södermanlands län	—	—	—	—	—	—	21 891
Östergötlands län	—	—	—	—	—	—	3 774
Jönköpings län	—	—	—	—	—	—	—
Kronobergs län	—	—	—	—	—	—	—
Kalmar län	44 265	91 229	173 252	45 686	88 140	106 604	187 663
Gotlands län	98 781	58 566	31 160	64 655	58 358	21 161	41 660
Blekinge län	30 022	167 267	326 531	225 612	163 661	318 506	251 345
Kristianstads län	103 147	260 085	46 848	168 980	223 101	105 375	30 590
Malmöhus län	47 452	18 691	73 716	227 142	182 177	181 776	207 326
Hallands län	20 050	22 984	67 435	52 726	129 890	49 472	33 348
Göteborgs och Bohus län	183 702	262 185	407 666	585 822	869 770	1 297 597	1 184 102
Älvsborgs län	—	—	—	—	—	—	—
Skaraborgs län	—	—	—	—	—	—	—
Värmlands län	—	—	—	—	—	—	—
Örebro län	—	—	—	—	—	—	—
Västmanlands län	—	—	—	—	—	—	—
Kopparbergs län	—	—	—	—	—	—	—
Gävleborgs län	33 021	—	24 672	1 171	3 243	67 457	168 894
Västernorrlands län	18 966	1 847	34 600	44 129	36 536	34	7 114
Jämtlands län	—	—	—	—	—	—	87 792
Västerbottens län	—	—	—	—	—	—	—
Norrbottens län	31 561	543 916	201 844	200 569	163 695	11 809	80 529
Summa	**642 262**	**1 428 394**	**1 401 148**	**1 618 243**	**2 004 823**	**2 445 957**	**2 588 472**
Härtill kommer:							
Falsterbokanalen (Malmöhus län)	—	—	—	—	—	—	—
Kalmarsunds djupränna (Kalmar län)	—	—	—	—	—	—	—

Bilaga 4.

hamnbyrå under budgetåren 1930/31—1944/45 i egen regi utförda arbetena.

och arleeder.

arbeen (och diverse uppdrag.)

197/388 Kr	1938/39 Kr	1939/40 Kr	1940/41 Kr	1941/42 Kr	1942/43 Kr	1943/44 Kr	1944/45 Kr	Summa Kr
3 9773	11 339	25 636	—	—	—	—	—	51 537
18 1881	258 419	113 583	82 644	19 104	65 977	225 590	216 535	1 810 633
—	1 171	6 910	5 328	28 782	25 500	—	—	79 458
50 9553	85 347	41 530	748	98 749	84 413	8 117	—	401 748
30 8331	75 270	112 945	39 706	—	—	—	—	262 526
—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—
76 6663	111 345	145 198	29 835	11 435	8 769	108 933	126 016	1 355 033
20 3108	172 016	226 555	48 723	558	373 719	765 015	240 909	2 322 144
23 8375	260 617	95 975	325 378	465 105	421 290	289 015	493 618	4 047 817
39 5155	100 238	45 260	7 769	63	37 015	55 136	139 907	1 413 069
92 3375	87 828	81 679	30 417	26 294	81 791	88 646	354 224	1 881 534
84 5101	207 676	64 381	93 872	45 273	9 432	124 703	138 999	1 244 742
57 8137	967 301	504 327	413 117	867 944	1 032 914	969 103	1 110 315	11 613 702
—	—	—	—	—	3 796	—	—	3 796
—	—	—	—	—	1 203	—	—	1 203
—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—
1 6159	25 897	2 443	—	—	—	—	—	29 999
—	—	—	—	—	—	—	—	—
43 3151	42 707	19 115	53 126	—	27 152	—	—	583 909
69 6133	195 050	58 020	39 947	267 914	111 479	61 211	47 981	1 094 461
12 2108	—	—	28 010	27 923	15 422	145	—	271 500
33 1155	21 088	—	—	2 562	18 333	11 838	23 000	109 976
53 3346	329 569	527 415	685 425	142 847	407 128	397 286	716 726	4 593 665
2 02 4404	**2 952 878**	**2 070 972**	**1 884 045**	**2 004 553**	**2 725 333**	**3 104 738**	**3 608 230**	**33 172 452**
—	—	1 738 563	9 418 775	6 704 306	3 107 155	93 276	20 316	21 082 391
—	—	—	39 775	647 167	1 571 328	568 007	83 281	2 909 558

Sammanställning av kostnaderna för de av väg- och vattenbyggnadsstyrelsens hamnbyrå under budgetåren 1930/31—1944/45 i egen regi utförda arbetena.

B. Vattenförsörjnings- och avloppsanläggningar.

Län	1930/31—1936/37 Kr	1937/38 Kr	1938/39 Kr	1939/40 Kr	1940/41 Kr	1941/42 Kr	1942/43 Kr	1943/44 Kr	1944/45 Kr	Summa Kr
Stockholms	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Uppsala	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Södermanlands	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Östergötlands	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Jönköpings	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Kronobergs	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Kalmar	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Gotlands	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Blekinge	—	—	—	—	3 280	—	—	—	—	3 280
Kristianstads	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Malmöhus	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Hallands	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Göteborgs och Bohus	—	—	1 789	23 786	1 449 169	1 525 439	1 231 500	1 086 808	985 059	6 303 550
Älvsborgs	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Skaraborgs	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Värmlands	—	—	—	—	—	—	—	96 490	188 708	285 198
Örebro	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Västmanlands	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Kopparbergs	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Gävleborgs	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Västernorrlands	—	—	635 189	2 413 552	1 071 735	1 295 294	1 890 371	4 322 754	5 619 579	17 248 474
Jämtlands	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Västerbottens	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Norrbottens	—	7 628	490 728	431 901	4 684	61 905	133 881	285 307	1 247 597	2 663 631
Summa	—	**7 628**	**1 127 706**	**2 869 239**	**2 528 868**	**2 882 638**	**3 255 752**	**5 791 359**	**8 040 943**	**26 504 133**

Sammanställning av vissa jämförelse-
med angivande av länens ordningsföljd

Län	Landareal		Folkmängd år 1944		Väglängd år 1944				Trafikarbete år 1937		Vägunderhållskostnader 1944/45	
					grusväg km	belagd väg km	summa km	summa ordn.-nr				
	km²	ordn.-nr	1 000-tal	ordn.-nr					ford.-km	ordn.-nr	1 000 kr	ordn.-nr
Stockholms ...	7 386	15	310·0	5	2 442	716	3 158	15	727 600	1	3 435	8
Uppsala	5 124	19	143·8	22	1 946	115	2 061	22	260 300	20	2 063	18
Södermanlands	6 248	17	198·5	17	2 407	131	2 538	18	352 400	14	1 863	22
Östergötlands .	9 972	11	329·2	4	4 060	180	4 240	9	436 400	6	2 778	13
Jönköpings ...	10 617	10	249·7	11	4 426	79	4 505	8	429 900	7	2 904	12
Kronobergs ...	8 907	12	152·9	20	3 607	52	3 659	12	298 200	18	2 006	19
Kalmar	10 961	9	230·0	14	3 482	112	3 594	13	374 300	11	2 089	17
Gotlands	3 140	23	59·6	24	1 429	19	1 448	24	83 900	24	784	24
Blekinge	2 909	24	147·3	21	1 315	141	1 456	23	200 000	23	910	23
Kristianstads..	6 173	18	251·5	10	3 101	393	3 494	14	531 100	3	2 946	11
Malmöhus	4 734	22	546·2	1	3 173	783	3 956	11	652 400	2	3 284	9
Hallands	4 746	21	153·8	19	2 084	236	2 320	21	287 100	19	1 869	20
Göteborgs och Bohus	4 963	20	502·4	2	2 351	199	2 550	17	304 100	17	2 657	15
Älvsborgs	11 685	8	336·4	3	5 073	114	5 187	3	491 600	4	3 582	6
Skaraborgs	8 087	14	244·0	12	3 900	72	3 972	10	378 400	10	2 663	14
Värmlands	17 467	7	271·4	8	4 400	132	4 532	7	364 600	13	3 538	7
Örebro	8 428	13	233·8	13	2 286	97	2 383	20	317 800	16	2 381	16
Västmanlands .	6 441	16	179·7	18	2 254	133	2 387	19	244 500	22	1 868	21
Kopparbergs ..	28 168	4	253·1	9	4 341	220	4 561	5	458 200	5	3 964	4
Gävleborgs	18 183	6	274·1	7	3 002	57	3 059	16	342 300	15	2 973	10
Västernorrlands	24 123	5	276·6	6	4 928	126	5 054	4	391 800	9	5 544	3
Jämtlands	47 670	3	143·3	23	4 534	13	4 547	6	257 900	21	3 862	5
Västerbottens .	55 403	2	226·8	16	7 969	22	7 991	1	393 800	8	5 859	1
Norrbottens ...	98 676	1	228·1	15	7 055	18	7 073	2	374 000	12	5 715	2
Summa	**410211**	—	**5 942·2**	—	**85 565**	**4160**	**89 725**	—	**8 952 600**	—	**71 537**	—

Bilaga 6.

kvanntiteter beträffande de olika länen

efter r jämförelsekvantiteternas storleksordning.

Kostnad enligt investeringsplanen för byggande av allmänna vägar på landsbygden 1945/46		Broföretag ingående i investeringsplanerna för 1945/46			Broar med spännvidd över 3 m		Broar med otillräcklig bärighet för nu tillåtna hjultryck (approximativ beräkning)		Kostnader för av väg- vattenbyggnadsstyrelsen utförda hamn- och farledsarbeten 1935/36—1944/45	Approximativ beräkning av det närmast aktuella behovet av fiskehamnsarbeten		
		antal c:a	uppskattad kostnad				antal c:a	uppskattad kostnad för ombyggnad		antal företag c:a	uppskattad kostnad	
1 000 kr	ordn.-nr		1 000 kr	ordn.-nr	antal c:a	ordn.-nr		1 000 kr			1 000 kr	ordn.-nr
5 5 900	8	55	7 450	1	270	14	80	2 500	1 685	11	2 000	4
3 3 500	15	15	1 000	18	180	17	70	2 500	79	7	1 500	5
3 3 700	14	16	1 400	14	220	16	50	2 000	402	8	1 000	7
4 4 700	12	28	1 400	14	300	13	80	3 500	263	3	400	9
5 5 600	9	44	1 650	11	450	8	110	4 000	—	—	—	—
3 3 200	16	21	1 100	16	300	13	60	2 500	—	—	—	—
5 5 400	10	18	700	20	360	10	110	4 000	912[1]	30	3 500	2
1 1 100	20	5	150	22	80	18	20	500	2 011	22	3 000	3
1 1 700	19	6	600	21	180	17	50	1 500	3 135	24	3 500	2
4 4 400	13	27	1 550	13	310	12	40	2 000	611	12	1 500	5
5 5 000	11	42	2 600	8	270	14	80	2 500	1 332[1]	13	1 500	5
2 2 600	18	20	1 050	17	250	15	60	2 500	952	5	3 500	2
10 0 000	3	51	5 000	3	270	14	50	2 000	9 305	50	13 000	1
6 6 700	6	33	2 450	10	550	4	160	5 500	4	—	—	—
4 4 400	13	24	1 350	15	370	9	80	3 000	1	—	—	—
5 5 900	8	30	4 350	5	510	5	150	5 000	—	—	—	—
3 3 500	15	29	1 600	12	320	11	60	2 500	—	—	—	—
2 2 700	17	11	800	19	250	15	60	2 500	30	—	—	—
6 6 600	7	42	3 250	7	480	7	150	5 000	—	—	—	—
6 6 600	7	49	2 550	9	480	7	100	3 500	523	7	750	8
12 2 400	1	114	6 650	2	750	3	200	6 000	958	12	1 000	7
7 7 400	5	66	2 450	10	500	6	200	6 000	272	—	—	—
10 0 400	2	88	4 900	4	1 000	1	500	16 000	110	7	1 250	6
8 8 700	4	53	3 550	6	980	2	490	13 000	3 452	16	1 500	5
132 2 100	—	**887**	**59 550**	—	**9 630**	—	**3 010**	**100 000**	**26 037**	**227**	**38 900**	—

[1] I Kostnaderna för upprensningen av Kalmarsunds djupränna och för Falsterbokanalen ha ej mmedtagits.

INNEHÅLLSFÖRTECKNING.

Sid.

Skrivelse till Statsrådet och Chefen för Kungl. Kommunikationsdepartementet ... 3
I. Inledning ... 5
II. Översikt över de tekniska verksamhetsgrenar inom väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, vilka beröras av de sakkunnigas utredning 7
A. De tekniska uppgifterna och deras fördelning inom styrelsen 7
1. Vägbyrån ... 7
2. Brobyrån ... 9
3. Hamnbyrån ... 9
4. Avdelningen för vattenförsörjning och avlopp ... 11
5. Järnvägsavdelningen ... 11
6. Förrådsbyrån ... 12
B. Nuvarande ordning för handläggningen av vissa anläggningsärenden ... 13
1. Väg- och gatuväsendet ... 13
2. Hamnar och farleder ... 20
3. Vattenförsörjnings- och avloppsanläggningar ... 24
III. Principiella spörsmål beträffande byråindelningen ... 26
IV. De tekniska byråernas arbetsuppgifter enligt de sakkunnigas organisationsförslag ... 33
1. Första utredningsbyrån ... 33
2. Andra utredningsbyrån ... 35
3. Tredje utredningsbyrån ... 36
4. Konstruktionsbyrån ... 37
5. Byggnadsbyrån ... 43
V. Förslag rörande väg- och vattenbyggnadsstyrelsens personalorganisation ... 51
A. Allmänna synpunkter ... 51
B. Generaldirektörens löneställning. Inrättande av en souschefsbefattning ... 54
C. De tekniska byråchefsbefattningarna ... 61
D. Anställningsform och löneställning för personalen på de tekniska byråerna ... 64
E. Byråernas organisation ... 71
1. Första utredningsbyrån ... 72
2. Andra utredningsbyrån ... 91
3. Tredje utredningsbyrån ... 99
4. Konstruktionsbyrån ... 107
5. Byggnadsbyrån ... 124
6. Kameralbyrån ... 142

7. Förrådsbyrån 145
8. Militäravdelningen 145
9. Expeditionsvakter 154
VI. Väg- och vattenbyggnadsstyrelsens lokala organisation 156
VII. Vissa övergångsfrågor m. m. 193
VIII. Kostnadsberäkningar m. m. 197

BILAGOR

1. Sammanställning av vägförstatligandekommitténs organisationsförslag beträffande distriktsförvaltningarna enligt alt. II 205
2. Personal vid vägförvaltningarna med avlöning utgående av avlöningsanslag (1/12 1945) 206
3. Hamnbyråns distriktsorganisation. Personaluppsättning åren 1931—1945 209
Sammanställning av kostnaderna för de av väg- och vattenbyggnadsstyrelsens hamnbyrå under budgetåren 1930/31—1944/45 i egen regi utförda arbetena:
4. A. Hamnar och farleder 210
5. B. Vattenförsörjnings- och avloppsanläggningar 213
6. Sammanställning av jämförelsekvantiteter beträffande de olika länen 214

Statens offentliga utredningar 1946

Systematisk förteckning

(Siffrorna inom klammer beteckna utredningarnas nummer i den kronologiska förteckningen.)

Allmän lagstiftning. Rättsskipning. Fångvård.

Statsförfattning. Allmän statsförvaltning.

Betänkande med förslag till omorganisation av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen m. m. [10]

Kommunalförvaltning.

Statens och kommunernas finansväsen.

Polisväsen.

Nationalekonomi och socialpolitik.

Dödföddheten och tidigdödligheten i Sverige. Dess samband med nativitetsminskningen och dess förhållande vid olika former av förlossningsvård samt dess socialmedicinska och befolkningspolitiska betydelse. [2]

Betänkande om barnkostnadernas fördelning med förslag till allmänna barnbidrag m. m. [5] Bilagor. [6]

Hälso- och sjukvård.

Allmänt näringsväsen.

Fast egendom. Jordbruk med binäringar.

Vattenväsen. Skogsbruk. Bergsbruk.

Betänkande med förslag till ändrade grunder för flottningslagstiftningen m. m. [3]

Industri.

Handel och sjöfart.

Kommunikationsväsen.

Betänkande angående rundradion i Sverige. Dess aktuella behov och riktlinjer för dess framtida verksamhet. [1]

Bank-, kredit- och penningväsen.

Försäkringsväsen.

Kyrkoväsen. Undervisningsväsen. Andlig odling i övrigt.

1941 års lärarlönesakkunniga. Betänkande med förslag till boställsordning för folkskolans lärare m. m. [8]

1945 års universitetsberedning. 1. Docentinstitutionen. [9]

Försvarsväsen.

Betänkande med förslag angående uniformspliktens omfattning för viss personal vid försvarsväsendet. [4]

Betänkande och förslag rörande åtgärder för att begränsa antalet kontraktsanställt manskap inom krigsmakten. [7]

Utrikes ärenden. Internationell rätt.

Katalog- o. Tidskriftstryck, AB, Stockholm 1946

52675