

Nr 56.

Av herr **Lundqvist m. fl.**, i anledning av *Kungl. Maj:ts framställning om anslag till vägbeläggningar.*

En effektiv stabiliseringspolitik är i dagens läge nödvändig för ernående av samhällsekonomisk balans. Vårt lands ekonomiska läge kräver åtstramning på många områden, något som inte minst högern flerfaldiga gånger hävdar. Det synes ofrånkomligt att nu vidtaga en mycket kraftig åtstramning av olika slags investeringar såväl inom det enskilda näringslivet som inom den statliga och kommunala verksamheten.

Om dessa inskränkningar inte skola åstadkomma mer ont än gott, är det emellertid angeläget att man inte går fram schablonmässigt och skär ned anslagen lika hårt över hela linjen. I stället bör man så noggrant som möjligt söka bedöma verkningarna av större eller mindre nedskärningar av investeringarna inom olika områden och sedan rätta sitt ställningstagande efter vad en sådan förundersökning ger vid handen.

Detta synes vara särskilt nödvändigt vid behandlingen av de investeringar som falla inom ramen för statsverkspropositionens 6:e huvudtitel, där nedprutningarna varit avsevärda av telegrafverkets, järnvägsstyrelsens och väg- och vattenbyggnadsstyrelsens anslagsäskanden. Det gäller här investeringar, som äro av en avgjort produktiv karaktär. Nedskärningar i alltför stor utsträckning av investeringsverksamheten beträffande järnvägarna och vägväsendet kunna få till följd att det inom transportväsendet uppstår flaskhalsar, som hindra den nödvändiga produktionsökningen.

Järnvägarna ha under det sista decenniet haft att ombesörja en trafik av betydligt större omfattning än tidigare. Den oerhörda påfrestningen under krigsåren såväl på rullande materiel som på bana och spår har lett till en allvarlig förslitning av hela utrustningen. Detta borde mana till största försiktighet i fråga om nedprutningar på detta område utöver vad den ansvariga statsbanelledningen ansett tillrädligt.

Det är emellertid inte endast järnvägarna, som i här berörda avseenden äro av stor betydelse. En avgörande roll spela landsvägarna och landsvägs- trafiken. De kraftiga nedprutningar, som gjorts i vederbörande myndigheters petita, kunna inte undgå att väcka betänkligheter, detta så mycket mer som under en följd av år en mycket kraftig begränsning av anslagen till vägväsendet ägt rum.

Landsvägarnas motortrafik har kraftigt ökat inte bara i fråga om antalet fordon utan också i fråga om fordonens tyngd. Det torde vara obestridligt, att det nuvarande väg- och brobeståndet lämnar mycket övrigt att önska med hänsyn till den trafik som man för närvarande har att räkna med.

Sålunda betecknar väg- och vattenbyggnadsstyrelsen läget för vägväsendet

som »fortfarande mycket bekymmersamt» (statsverksprop. — bil. 8/9 s. 13) och betonar vikten av »att vägnas och broarnas standard snabbt förbättras så att transportarbetet kan effektiviseras och därigenom underlätta en särskilt i nuvarande läge betydelsefull produktionsökning». Det framhålles vidare att en förbättrad transportapparat med övergång till större och tyngre transportenheter dels kan reducera transportkostnaderna, dels kan inbespara arbetskraft.

Överrevisorerna ha i sin den 18 november dagtecknade redogörelse erinrat om att redan i berättelsen över verksamheten under budgetåret 1946/47 konstaterades, att »vägnas standard icke på långt när svarade mot trafikens krav». I fråga om broväsendet är situationen nu sådan, att de ansvariga myndigheterna tvingats att »i större eller mindre omfattning släppa efter på trafiksäkerhetskravet för att inte trafiken — särskilt av bussar och lastbilar — skall behöva underkastas vittgående inskränkningar». En kraftig nedskärning av brobyggandet måste få till följd stora nedsättningar av den tillåtna trafikbelastningen och därmed mycket avsevärda svårigheter för hela transportapparaten på landsvägarna.

Departementschefen medger att behovet av investeringar är mycket stort inom detta område. »Att synnerligen angelägna behov av investeringar föreligga på detta område och att en fortsatt stagnation i många fall kan komma att förorsaka stora olägenheter för samfärdseln är ett känt förhållande», sägs sålunda på s. 18 i statsverkspropositionen, bil. 8. Med hänsyn till det ekonomiska läget anser sig departementschefen ej kunna finna några omständigheter vilka ge anledning till att väginvesteringarna skola kunna öka i någon väsentlig mån över 1948 års nivå.

Uppenbarligen göra sig vissa svårigheter gällande i fråga om en ökning av väginvesteringarna med hänsyn till bristen både på material och arbetskraft. Med hänsyn till den stora betydelse dessa investeringar ha för landet och till att ett eftersättande av vägunderhåll m. m. på lång sikt allvarligt skadar landets ekonomi genom ökat slitage på motorfordonen, kan man emellertid inte bortse ifrån att det här gäller investeringskrav, som äro av en sådan angelägenhetsgrad, att allt bör göras för att komma till rätta med dessa svårigheter.

För att inte i alltför hög grad försämra vägväsendets tillstånd synes det vara nödvändigt att i varje fall vissa arbeten utföras i full utsträckning. På tal om förstärkning och förbättring av vägar framhåller väg- och vattenbyggnadsstyrelsen att med relativt små medel torde »väsentliga förbättringar för vägtrafiken kunna ernås». Detsamma torde vara fallet vad beträffar punkt 22, vägbeläggningar. Erforderligt material torde kunna anskaffas utan alltför stora svårigheter. I fråga om arbetskraften gäller, att möjligheterna att utnyttja s. k. dold arbetskraft torde vara relativt gynnsamma.

Ur nationalekonomisk synpunkt är ett högt utvecklat kommunikationsnät av så vital betydelse att, även om svårigheter föreligga för erforderlig omedelbar upprustning av landets vägväsende, dessa måste av de ansvariga myndig-

heterna övervinnas. Få landets vägar ej den översyn de kräva, kunna sådana skador uppkomma att det krävs flera år att åter få dem i något så när fullgott skick. Underlåtenhet att upprätthålla vägstandarden innebär ett miss-hushållande med tidigare gjorda investeringar.

Ett väl utbyggt kommunikationsnät har för övrigt inte blott ekonomisk utan även stor social och psykologisk betydelse. Det senare framför allt på landsbygden — i synnerhet i Norrland och övriga glest bebyggda trakter av vårt land. Ett eftersättande av kommunikationsnätets vård bidrager till att man i dessa trakter söker sig bort till tätorterna med dessas större fördelar ur olika synpunkter.

Här kan också nämnas den stora betydelse ett väl utvecklat brosystem har för våra skärgårdars befolkning på såväl det ekonomiska som det sociala planet. Bättre kommunikationsmöjligheter mellan fastlandet och skärgården äro för övrigt en angelägenhet inte bara för skärgårdsbefolkningen utan kanske framför allt för folkhushållningen med hänsyn till den stora betydelse t. ex. fiskerinäringen har för vårt lands försörjning. En bättre vård och helst också utbyggnad av det kommunikationsnät, som förbinder fastland och skärgård, innebär ökade möjligheter för landet i sin helhet att tillgodogöra sig det betydande tillskott till folkhushållet, som skärgårdsöarna lämna.

Även om helt naturligt svårigheter och olägenheter uppstå var helst investeringsnedskärningarna göras, finnas skäl som tala för att man i nuvarande läge främst bör beakta vårt landsvägsnäts behov av vård och förbättringar. För motionärerna framstår det såsom högst väsentligt, att tillräckliga anslag anvisas icke minst till vägbeläggningar. I åtskilliga fall torde nämligen de därmed uppkommande utgifterna på relativt kort sikt kunna sparas in genom de väsentliga minskningar av kostnaderna för vägunderhåll, som sålunda komma till stånd. Tillgången på bl. a. cement är för närvarande så god att direkta materialsvårigheter torde kunna övervinnas. Den dolda arbetskraft, som vintertid finnes att tillgå speciellt på landsbygden, kan som tidigare nämnts sannolikt i hög grad användas just för ifrågavarande ändamål utan förfång för annan produktiv verksamhet. Det bör därför övervägas huruvida icke möjligheter finnas att låta andra utgifter, som i dagens läge icke te sig fullt så nödvändiga, anstå tills vidare.

På grund av vad sålunda anförts hemställas,

att riksdagen vid behandling av VI huvudtiteln måtte besluta sådan omgruppering av de olika anslagen att till vägbeläggningar för budgetåret 1949/50 kan disponeras ett reservationsanslag av — i stället för av Kungl. Maj:t föreslagna 15 000 000 kronor — 20 000 000 kronor.

Stockholm den 20 januari 1949.

R. Lundqvist.
Axel Mannerskantz.

Torsten Isaksson
R. Aaby-Ericsson.

Carl Eskilsson.
Carl Sundberg.