

Nr 352

Av herr **Cassel m. fl.**, *angående dels väg- och vattenbyggnadsstyrelsens organisation och arbetsformer, dels investeringsramen för vägbyggnader m. m.*

Den ständiga ökningen av de skattemedel som direkt och indirekt ställs till statsmakternas förfogande av de enskilda medborgarna är icke endast begränsad till en till nationalinkomsten proportionell stegring av skatteintäkterna utan innebär även att de enskilda människorna tvingas avstå en allt större procentuell andel av sina inkomster till förmån för det allmänna. Detta är i och för sig en oroväckande tendens. Människornas dispositionsrätt över sina egna inkomster minskas och därmed också deras möjligheter att utöva ett direkt inflytande över medlens användning. De ökade anspråken från det allmänna är emellertid samtidigt ett vittnesbörd om statsapparatusens fortgående ansvällning. Svårigheterna att överblicka och kontrollera de ekonomiska dispositioner som göres av statsmakterna ökas i samma omfattning som dessa finner det vara med sina intressen förenligt att vidga sin egen sfär.

I denna expansion ligger icke obetydliga risker för att skattebetalarnas legitima krav på återhållsamhet och förnuftig användning av deras medel förbises. Då förvaltningen saknar de incitament till ekonomiskt handlande som finnes inom det enskilda näringslivet, kommer de brister i fråga om t. ex. organisation, planläggning, personalpolitik och rationaliseringar — som i ett icke statligt företag mycket snart ger utslag i form av ett för rörelsen ogynnsamt ekonomiskt resultat — icke att bli lika uppenbara.

Uppmärksamheten bör sålunda skärpas i fråga om det sätt på vilket skattemedlen användes. Det väsentliga kan givetvis icke vara att de anvisade medlen finner avsättning under en viss bestämd tidsperiod. Utgångspunkten måste under alla förhållanden i första hand vara den, att medlen användes för genomförandet av objekt, vilka varit föremål för omsorgsfulla ekonomiska överväganden och vars angelägenhetsgrad noga prövats. En hämmande faktor därvidlag är att respektive verks effektivitet ofta bedömes med hänsyn till dess förmåga att förbruka anvisade anslag och att de eventuella besparingar verket lyckats genomföra sålunda icke vinner uppskattning. Därtill kommer att statsförvaltningen ofta av andra skäl tvingas till en medelsanvändning som icke motsvarar de ekonomiska krav som bör ställas på densamma. Så kan t. ex. bli fallet om ett verk ålägges att på grund av sysselsättningssvårigheter genomföra arbeten som icke blivit föremål för

en tillfredsställande planläggning och där den mänskliga arbetskraften förutsättes komma till användning i större utsträckning än vad rationella arbetsmetoder bjuder. Detta förhållande kan hos den verkställande myndigheten skapa bristande respekt för ett ekonomiskt handlande, som påverkar även den ordinarie verksamheten.

Dessa allmänna synpunkter är i större eller mindre utsträckning hänförliga till statsapparaten i dess helhet. På ett område är dock förhållandet mellan de skatter en viss kategori skall erlägga och de faktiska resultat det allmänna presterar med hjälp av dessa inkomster särskilt påtagligt. Motorfordonsägarna har — genom att de av dem erlagda skatterna avskiljes från övriga skatter — möjligheter att konstatera hur och i vilken utsträckning just deras pengar kommer till användning.

Vägarbeten betraktades under den stora arbetslöshetsperioden i början av 1930-talet såsom ett lämpligt objekt i sysselsättningsskapande syfte. Under de senaste 25 åren har vägarbetena i mycket stor utsträckning blivit mekaniserade, varigenom behovet av oskolad personal blivit relativt litet. Det innebär också att arbetslönerna utgör en relativt sett mindre del av den sammanlagda anläggningskostnaden än tidigare, vilket i sin tur fordrar betydligt större investeringsobjekt för att samma antal arbetare som tidigare skall kunna finna sysselsättning på detta område. Endast i undantagsfall och när fråga är om en kortvarig forcering av ett vägbyggande kan det för vissa arbetsmoments genomförande vara fördelaktigare att insätta flera arbetslag i serie intill varandra än att framskaffa stora maskiner. För belysande av förhållandet mellan användandet av maskiner och arbetare kan följande exempel lämnas.

Grusframställning. Vid en normal anläggning är, om arbetsprestationen per man sättes till 100, arbetsprestationen vid maskindrifft 500. Framställningskostnaden är vid maskindrifft endast 52 om den för handdrifft sättes till 100. Kostnaden för arbetslön blir vid handdrifft 51 % och vid maskindrifft endast 18 % av totalkostnaden.

Lastning av jord i bil. Arbetsprestationen per arbetare vid maskinlastning 1 300, om den vid handlastning är 100 och arbetslönen i procent av totalkostnaden blir för handlastning 58 % och för maskinlastning 18 %. Totalkostnaden vid maskindrifft blir endast 27 % av kostnaden vid handarbete.

Schaktning av jord i vägskärning och uttransport till vägbank. Om kostnadsfördelningen räknas i procent utgör vid handarbete arbetslönerna 85 % och maskinkostnaderna och övrigt 15 % medan vid maskindrifft motsvarande siffror är 30 % respektive 70 %. Arbetsprestationen blir per arbetarimme om handarbete sättes till 100 vid maskindrifft 500.

Utspårning av bergskärning och transport till vägbank. Om kostnadsfördelningen fortfarande anges i procent utgör vid handarbete arbetslönerna 70 % och maskinkostnaderna 30 % medan vid maskindrifft fördelningen blir 20 % för arbetslöner och 80 % för maskinkostnader. Om hand-

arbete fortfarande sättes till 100 blir arbetsprestationen per arbetartimme vid maskindrifft 450.

Om man således önskar en större sysselsättningsvolym än vad som motsvaras av ett rationellt byggande, får man finna sig i en avsevärd fördring och en längre anläggningstid.

De av statsmakterna framförda kraven på en utjämning i vägbyggnadsverksamheten mellan sommar- och vinterhalvåret är även de ur kostnadsynpunkt ofördelaktiga. Man torde vid ett normalt vägbygge kunna räkna med att kostnadsökningen för vinterbyggande utgör för södra Sverige 20 %, för Mellansverige 30 % och för norra Sverige 45 %. Givetvis varierar kostnadsökningen för olika arbetsmoment. Vid vissa, t. ex. bergarbeten, kan den vara begränsad till cirka 5 %, medan vid andra arbeten, t. ex. vid jordschaktning, den kan uppgå till 100 %. Av organisatoriska skäl är det emellertid svårt att vid valet av arbetsmoment utvälja det som med hänsyn till kostnadsökningen är det gynnsammaste.

Det synes oss uppenbart att de investeringars angelägenhetsgrad, vilka genomföres under ogynnsamma kostnadsförhållanden, bör bli föremål för en särskilt noggrann prövning, så att därigenom den av speciella skäl motiverade kostnadsfördringen blir så ringa som möjligt. Enligt vår uppfattning är det tveksamt om väg- och vattenbyggnadsstyrelsen har haft eller har möjlighet att planlägga och genomföra vägbyggandet på ett sätt som motsvarar detta önskemål. Verket torde ännu icke ha den överblick som fordras för att på längre sikt bedöma vilka väginvesteringar som är de mest angelägna. Projekteringsverksamheten har icke heller kunnat bedrivas i den takt som motsvarar det aktuella vägbyggandet. Slutligen torde den allmänna rationaliseringsverksamheten under många år ha varit underdimensionerad.

Vad beträffar planeringen i stort har verket numera sedan något år tillbaka ett särskilt organ för detta. I vad mån detta ännu kunnat redovisa några mer positiva resultat undandrar sig vårt bedömande. För projekteringsverksamheten äskar föredragande statsrådet i årets statsverksproposition väsentliga höjningar av löneanslagen, vilket torde komma att medföra att denna verksamhet i fortsättningen bättre kan fylla sin uppgift. Rationaliseringsverksamheten däremot har icke ägnats den uppmärksamhet man kunde förvänta.

I sistnämnda avseende torde ansvaret icke kunna läggas helt på statsmakterna. Vid en genomgång av verkets petitaskrivelser synes oss dessa icke ge intryck av att rationaliseringsverksamhetens uppgifter tillräckligt beaktats från verkets egen sida. Avdelningen för arbetsorganisation, vilken synes vara närmast ansvarig för rationaliseringsverksamheten, har såvitt vi kan bedöma en stabsfunktion och borde därför rätteligen från organisationssynpunkt var inplacerad fristående under generaldirektören eller souschefen. Så är exempelvis fallet med motsvarande avdelning vid statens

vattenfallsverk. Redan år 1946 anförde statens organisationsnämnd bl. a., att den under alla omständigheter ansåge att denna avdelning borde givas en ändrad ställning i organisationen och att den därvid borde inta en fristående ställning under generaldirektören eller, därest souschefsbefattning inrättades, under denne. Departementschefen anförde i proposition nr 286 vid 1946 års riksdag, att han visserligen icke då var beredd att själv framlägga något förslag i den riktning organisationsnämnden föreslagit, men han förutsatte att styrelsen ägnade dessa frågor tillbörlig uppmärksamhet. Styrelsen synes emellertid icke ha återkommit till detta spörsmål. I stället har genom riksdagens beslut år 1952 om en omorganisation av väg- och vattenbyggnadsstyrelsens förutvarande kamerala byrå och kanslibyrå en särskild avdelning för teknisk-ekonomisk granskningsverksamhet inrättats inom verkets underhållsbyrå.

Överrevisorerna för väg- och vattenbyggnadsväsendet har i berättelsen rörande sin verksamhet under budgetåret 1953/54 riktat allvarliga anmärkningar dels mot det sätt på vilket den teknisk-ekonomiska granskningen utformats såväl vad beträffar arbetsuppgifterna som den organisatoriska inplaceringen, dels mot det sätt på vilket en av de två nya tjänsterna besatts. Överrevisorerna framhåller, att arbetsuppgifterna i åtskilliga hänseenden är likartade med dem som åvilar rationaliseringsavdelningen och de å byggnads- och underhållsbyrån tjänstgörande överinspektörerna. Möjligheter synes enligt överrevisorernas berättelse ha funnits att låta den teknisk-ekonomiska granskningsverksamhetens uppgifter omhändertas av dessa två redan befintliga organ. Under sådana förhållanden synes även dessa arbetsuppgifters verkställande ha bort ske på en avdelning i stabställning. Härigenom torde ökade möjligheter uppkomma för verksledningen att bättre nyttiggöra de rön rationaliseringsorganen gjort. Ett företags rationaliseringsarbete bör vare sig företaget är privat eller statligt, ske i intimt samarbete med ledningen, om resultatet av detsamma skall komma företaget eller verket till godo i full utsträckning.

Verksamheten i allmänhet förutsätter dessutom en viss kontinuerlig intern information. Denna synes icke alltid ha lämnats på ett sätt som varit ägnat att befrämja de anställdas intresse för rationaliseringsarbetet. Efter vad vi erfarit har introducerandet av den nya tekniskt-ekonomiska granskningsverksamheten givit anledning till viss oro bland de anställda. Dessa synes icke fått uppgifter om denna verksamhets syftemål eller hur den skulle genomföras. Någon redogörelse för arbetsfördelningen mellan de olika rationaliseringsorganens arbetsuppgifter har icke heller lämnats.

Vi vill understryka vikten av att de anställda icke bibringas den uppfattningen att endast personer i chefsställning informeras om den nya avdelningens arbetsområde, arbetsformer och resultat eller icke genom utebliven information får uppfattningen att verksamheten syftar till att beivra begångna felaktigheter. Ett intimt och förtroendefullt samarbete är det första

villkoret för att rationaliseringsverksamheten skall kunna bedrivas med full effekt.

Vid sidan om dessa organisatoriska och informativa brister synes oss även personalstyrkans storlek böra uppmärksammas. Denna är givetvis beroende av de uppgifter verket påtager sig eller av statsmakterna ålägges att påtaga sig.

I detta avseende torde det finnas anledning att erinra om den vid föregående års riksdag väckta frågan rörande förhållandet mellan å ena sidan verkets byggande i egen regi och å andra sidan det byggande som utlämnas på entreprenad. Då några mer påtagliga resultat knappast ännu hunnit vinnas med anledning av det av föregående års riksdag gjorda uttalandet i denna fråga saknar vi anledning att nu ånyo ingå på denna. Vi vill emellertid hänvisa till den till motionen bilagda uppställningen rörande väg- och vattenbyggnadsverkets beräknade investeringar i om- och nybyggnader av vägar, broar och beläggningar under år 1954. Av denna framgår att förhållandet mellan byggande i egen regi och på entreprenad är väsentligt olika i skilda län. Såvitt vi kan finna tyder detta på att ett icke oväsentligt utrymme för byggande på entreprenad finnes. Den ökning av byggande i egen regi, som emellertid konstaterades vid föregående års riksdag, måste för verket innebära en ökad arbetsbelastning, som menligt inverkar på verkets möjligheter att fullfölja sina primära uppgifter. Att vissa avdelningar under sådana förhållanden blir feldimensionerade är icke ägnat att förvåna.

Det kan i detta sammanhang nämnas att kostnaderna för löner och omkostnader för avdelningen för arbetsorganisation inom väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, alltså rationaliseringsavdelningen, endast utgör cirka 0,033 % av vägväsendets omslutning. Vid statens vattenfallsverk utgör kostnaderna för motsvarande avdelning enligt vad vi erfarit cirka 0,29 %. Disproportionen är som synes påfallande. Rationaliseringsavdelningens arbetsförhållanden inom väg- och vattenbyggnadsstyrelsen har dessutom försvårats genom långvariga lån av befattningshavare till andra avdelningar. Enligt vad vi erfarit har den närmast under byrådirektören lydande förste byråingenjörstjänsten icke varit utnyttjad för avdelningens räkning på två år.

Rationaliseringsverksamheten synes huvudsakligen ha kommit att begränsas till vägunderhållet, där emellertid många uppgifter torde återstå att lösa. Vägbyggandet synes ha blivit föremål för rationalisering endast i mycket begränsad omfattning. Detta är så mycket mer beklagligt som de möjligheter som föreligger till rationaliseringar på byggnadssidan hade kunnat komma vägbyggandet till del på ett tidigare stadium av vårt vägväsendes upprustning. De frågor som snarast bör ingående studeras är bl. a. de som avser avvägningen mellan egen regi och entreprenad, för- och efterkalkyler, kostnadsstatistik, ackordsättning, kontroll och samordning. Rationaliseringen inom administrationen synes icke heller ha kunnat beredas

Väg- och vattenbyggnadsverkets beräknade investeringar i om- och nybyggnader av
Beräknad invester' g

| Län | Vägbyggnad (Rs 11—14 och 19) | | | | | Brobyggnad (Rs 17) | | | | | Sa | E. ram. | | |
|-----|------------------------------|-----|-------------|----|-----------------|--------------------|---------|-------------|-----|-----------------|-----|---------|--------|--------|
| | Egen regi | % | Entreprenad | % | Proj.+ ofördel. | Egen regi | % | Entreprenad | % | Proj.+ ofördel. | | | | |
| B | 5.880 | 30 | 13.720 | 70 | — | 19.600 | 19.600 | — | — | 1.800 | 100 | — | 1.800 | 1.800 |
| C | 3.093 | 74 | 1.075 | 26 | 0.082 | 4.250 | 4.250 | 0.090 | 9 | 0.890 | 91 | 0.020 | 1.000 | 1.000 |
| D | 3.670 | 65 | 1.935 | 35 | 0.145 | 5.750 | 5.750 | — | — | 1.065 | 100 | 0.035 | 1.100 | 1.100 |
| E | 4.915 | 60 | 3.219 | 40 | 0.166 | 8.300 | 8.300 | — | — | 1.568 | 100 | 0.032 | 1.600 | 1.600 |
| F | 6.799 | 100 | — | — | 0.951 | 7.750 | 7.750 | — | — | 1.380 | 100 | 0.120 | 1.500 | 1.500 |
| G | 3.724 | 90 | 0.203 | 10 | 0.423 | 4.350 | 4.350 | 0.577 | 45 | 0.710 | 55 | 0.113 | 1.400 | 1.400 |
| H | 3.470 | 53 | 3.080 | 47 | — | 6.550 | 6.550 | — | — | 1.500 | 100 | — | 1.500 | 1.500 |
| I | 1.520 | 100 | — | — | 0.030 | 1.550 | 1.550 | 0.200 | 100 | — | — | — | 0.200 | 0.200 |
| K | 1.432 | 74 | 0.511 | 26 | 0.207 | 2.150 | 2.150 | 0.300 | 46 | 0.350 | 54 | 0.050 | 0.700 | 0.700 |
| L | 5.063 | 95 | 0.240 | 5 | 0.247 | 5.550 | 5.550 | 0.450 | 32 | 0.950 | 68 | — | 1.400 | 1.400 |
| M | 5.380 | 77 | 1.605 | 23 | 0.165 | 7.150 | 7.150 | 0.365 | 50 | 0.365 | 50 | 0.020 | 0.750 | 0.750 |
| N | 2.840 | 69 | 1.260 | 31 | — | 4.100 | 4.100 | 0.040 | 3 | 1.160 | 97 | — | 1.200 | 1.200 |
| O | 3.600 | 63 | 2.090 | 37 | 0.360 | 6.050 | 6.050 | 0.395 | 90 | 0.040 | 10 | 0.065 | 0.500 | 0.500 |
| P | 6.123 | 55 | 4.934 | 45 | 0.193 | 11.250 | 11.250 | 0.175 | 7 | 2.275 | 93 | 0.050 | 2.500 | 2.500 |
| R | 3.975 | 69 | 1.821 | 31 | 0.204 | 6.000 | 6.000 | 0.046 | 4 | 1.054 | 96 | — | 1.100 | 1.100 |
| S | 4.663 | 76 | 1.427 | 24 | 0.860 | 6.950 | 6.950 | 0.270 | 11 | 2.167 | 89 | 0.063 | 2.500 | 2.500 |
| T | 4.272 | 76 | 1.354 | 24 | 0.174 | 5.800 | 5.800 | 0.153 | 16 | 0.817 | 84 | 0.030 | 1.000 | 1.000 |
| U | 3.620 | 89 | 0.465 | 11 | 0.015 | 4.100 | 3.800 | 0.256 | 27 | 0.705 | 73 | 0.039 | 1.000 | 1.000 |
| W | 3.401 | 49 | 3.557 | 51 | 0.142 | 7.100 | 7.100 | 1.125 | 33 | 2.313 | 67 | 0.062 | 3.500 | 3.500 |
| X | 6.840 | 94 | 0.410 | 6 | — | 7.250 | 7.250 | 0.470 | 12 | 3.360 | 88 | — | 3.830 | 2.600 |
| Y | 7.215 | 97 | 0.185 | 3 | — | 7.400 | 7.400 | 0.087 | 3 | 3.413 | 97 | — | 3.500 | 3.500 |
| Z | 3.863 | 69 | 1.765 | 31 | 0.522 | 6.150 | 6.000 | 0.275 | 4 | 6.510 | 96 | 0.215 | 7.000 | 6.000 |
| AC | 6.215 | 72 | 2.410 | 28 | 0.375 | 9.000 | 9.000 | 0.435 | 20 | 1.740 | 80 | 0.025 | 2.200 | 2.200 |
| BD | 8.905 | 99 | 0.050 | 1 | 0.345 | 9.300 | 9.300 | 0.606 | 29 | 1.473 | 71 | 0.121 | 2.200 | 2.200 |
| | 110.478 | 70 | 47.316 | 30 | 5.606 | 163.400 | 162.950 | 6.315 | 14 | 37.605 | 86 | 1.060 | 44.980 | 42.750 |

plats i avdelningens arbetsprogram. Visserligen är de direkta kostnaderna härför av förhållandevis ringa storlek, men de indirekta besparingar som kan göras genom en effektiv administrativ organisation är ofta betydande. Bland viktiga frågor som därvidlag bör uppmärksammas är styrelsens och vägförvaltningarnas organisation från funktionell synpunkt, kontrollorganisationens funktion, utarbetande av arbetsinstruktioner och grunder för en bättre personalpolitik, den interna informationen m. m.

I ett läge där den allra största återhållsamhet präglar investeringarna inom vägväsendet är det än viktigare att alla tänkbara åtgärder vidtages för att största möjliga investeringsvolym skall erhållas inom ramen för den tillåtna medelsförbrukningen. Det måste emellertid oavsett rådande konjunkturer från skattebetalarnas och i detta fall således närmast från bilisternas sida kunna resas det kravet att de av dem inlevererade skattemedlen effektivt utnyttjas.

Genom Kungl. Maj:ts fullmakt att besluta om medelsförbrukningen inom ramen av de anvisade anslagen och tillgängliga reservationsmedlen för väginvesteringar ligger ansvaret för genomförandet av riksdagsbesluten och de av riksdagen uttalade önskemålen å Kungl. Maj:t. För år 1954 torde emellertid den faktiska investeringsvolymen understiga den beräknade med

v'gar, broar och beläggningar under år 1954. Anslag Rs 11—14, 16, 17 och 19.
i iljoner kronor.

| E en gi | Beläggningar | | | | Sa | | | | | | | | | Län |
|---------|--------------|-------------|-----|-----------------|--------|-----------|-----------|----|-------------|----|-----------------|---------|-----------|-----|
| | % | Entreprenad | % | Proj.+ ofördel. | Sa | Enl. ram. | Egen regi | % | Entreprenad | % | Proj.+ ofördel. | Sa | Enl. ram. | |
| — | — | 3.800 | 100 | — | 3.800 | 3.800 | 5.880 | 23 | 19.320 | 77 | — | 25.200 | 25.200 | B |
| — | — | 1.200 | 100 | — | 1.200 | 1.200 | 3.183 | 50 | 3.165 | 50 | 0.102 | 6.450 | 6.450 | D |
| 0.600 | 30 | 1.400 | 70 | — | 2.000 | 2.000 | 4.270 | 49 | 4.400 | 51 | 0.180 | 8.850 | 8.850 | C |
| — | — | 1.960 | 100 | 0.040 | 2.000 | 2.000 | 4.915 | 42 | 6.747 | 58 | 0.238 | 11.900 | 11.900 | E |
| — | — | 2.450 | 100 | 0.050 | 2.500 | 2.500 | 6.799 | 64 | 3.830 | 36 | 1.121 | 11.750 | 11.750 | F |
| — | — | 1.889 | 100 | 0.111 | 2.000 | 2.000 | 4.301 | 60 | 2.802 | 40 | 0.647 | 7.750 | 7.750 | G |
| — | — | 1.800 | 100 | — | 1.800 | 1.800 | 3.470 | 35 | 6.380 | 65 | — | 9.850 | 9.850 | H |
| 0.395 | 44 | 0.505 | 56 | — | 0.900 | 0.900 | 2.115 | 81 | 0.505 | 19 | 0.030 | 2.650 | 2.650 | I |
| 0.865 | 100 | — | — | 0.035 | 0.900 | 0.900 | 2.597 | 75 | 0.861 | 25 | 0.292 | 3.750 | 3.750 | K |
| 0.140 | 7 | 1.860 | 93 | — | 2.000 | 2.000 | 5.653 | 65 | 3.050 | 35 | 0.247 | 8.950 | 8.950 | L |
| — | — | 2.080 | 100 | 0.020 | 2.100 | 2.100 | 5.745 | 59 | 4.050 | 41 | 0.205 | 10.000 | 10.000 | M |
| 0.081 | 6 | 1.219 | 94 | — | 1.300 | 1.300 | 2.961 | 45 | 3.639 | 55 | — | 6.600 | 6.600 | N |
| — | — | 2.130 | 100 | 0.070 | 2.200 | 2.200 | 3.995 | 48 | 4.260 | 52 | 0.495 | 8.750 | 8.750 | O |
| — | — | 2.175 | 100 | 0.325 | 2.500 | 2.500 | 6.298 | 40 | 9.384 | 60 | 0.568 | 16.250 | 16.250 | P |
| — | — | 1.425 | 100 | 0.075 | 1.500 | 1.500 | 4.021 | 48 | 4.300 | 52 | 0.279 | 8.600 | 8.600 | R |
| — | — | 0.860 | 100 | 0.140 | 1.000 | 1.000 | 4.933 | 52 | 4.454 | 48 | 1.063 | 10.450 | 10.450 | S |
| — | — | 1.900 | 100 | — | 1.900 | 1.900 | 4.425 | 52 | 4.071 | 48 | 0.204 | 8.700 | 8.700 | T |
| 0.090 | 6 | 1.291 | 94 | — | 1.381 | 1.300 | 3.966 | 62 | 2.461 | 38 | 0.054 | 6.481 | 6.100 | U |
| — | — | 0.792 | 100 | — | 0.792 | 1.000 | 4.526 | 42 | 6.662 | 58 | 0.204 | 11.392 | 11.600 | W |
| 0.255 | 21 | 0.945 | 79 | — | 1.200 | 1.200 | 7.565 | 62 | 4.715 | 38 | — | 12.280 | 11.050 | X |
| — | — | 1.700 | 100 | — | 1.700 | 1.700 | 7.302 | 58 | 5.298 | 42 | — | 12.600 | 12.600 | Y |
| — | — | 1.365 | 100 | 0.035 | 1.400 | 1.400 | 4.138 | 30 | 9.640 | 70 | 0.772 | 14.550 | 13.400 | Z |
| — | — | 1.300 | 100 | — | 1.300 | 1.300 | 6.650 | 55 | 5.450 | 45 | 0.400 | 12.500 | 12.500 | AC |
| — | — | 0.500 | 100 | — | 0.500 | 0.500 | 9.511 | 83 | 2.023 | 17 | 0.466 | 12.000 | 12.000 | BD |
| 2.426 | 6 | 36.546 | 94 | 0.901 | 39.873 | 40.000 | 119.219 | 49 | 121.467 | 51 | 7.567 | 248.253 | 245.700 | |

cirka 30 milj. kronor, vilket innebär en minskning i förhållande till 1953 med cirka 65 milj. kronor. Denna sänkning synes oss i och för sig beklaglig. Än allvarligare är emellertid de uttalanden föredragande statsrådet gör i årets statsverksproposition, varav framgår att betydande risker föreligger att Kungl. Maj:t icke har för avsikt att fullfölja den 1954 beslutade 5-årsplanen. Det synes oss anmärkningsvärt att statsrådet över huvud taget icke anser sig kunna lämna några uppgifter om den för innevarande och nästa år beräknade investeringsramen. Riksdagen saknar således möjlighet att i detta sammanhang göra en bedömning av Kungl. Maj:ts vidare åtgärder vad beträffar intensiteten i vägbyggandet. Dessa investeringar kan enligt vår uppfattning icke planeras och genomföras på ett ekonomiskt och tekniskt riktigt sätt såvida icke den verkställande myndigheten i god tid erhåller uppgift om den tillåtna medelförbrukningsramen. Den väsentligaste fördelen med kalenderårsberäkning i stället för budgetårsberäkning angavs dock vid beslutet om övergång till densamma vara att större planmässighet i vägbyggandet därmed skulle vara möjlig.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen har, såvitt vi är rätt informerade, ännu i mitten av januari icke erhållit meddelande om den för innevarande år gällande investeringsramen. Detta dröjsmål torde medföra en motsatt effekt

mot den man genom omläggningen till kalenderårsberäkning önskade vinna. Såväl för riksdagen som för väg- och vattenbyggnadsstyrelsen är således den föreliggande bristen på informationer från föredragande statsrådets sida ytterst beklaglig. Föredragande statsrådet har icke heller anfört några skäl varför han inte — i likhet med vad som skett i fråga om t. ex. investeringarna i kommunikationsverken — jämsides med de äskade anslagen redovisat beräknad medelsförbrukning.

Möjligheten att under 5-årsperiodens senare del öka investeringsramen i sådan utsträckning att den totala investeringen under hela 5-årsperioden blir densamma, om en begränsning av investeringarna vidtages under de första åren synes oss mycket osannolik. Om t. ex. ramen för kalenderåren 1955 och 1956 fastställs till ett belopp som motsvarar medelsförbrukningen under år 1954, cirka 250 milj. kronor, fordras en i det närmaste fördubblad investeringsverksamhet under alla de tre senare åren. Möjligheterna att öka maskinparken torde i åtminstone viss utsträckning vara begränsade. Svårigheterna att erhålla ett så betydande tillskott av personella resurser är uppenbar. Enligt de uppgifter vi erhållit torde den nuvarande investeringsvolymen fordra cirka 5 000 arbetare. Även om arbetskraftsbehovet icke kan sägas vara direkt proportionellt till investeringsvolymen, måste den erforderliga ökningen bli betydande, vartill kommer den begränsade tillgången på kvalificerad personal. Då det nuvarande investeringsläget präglas av en stark återhållsamhet, vilket på alla områden innebär en anhopning av önskemål för framtiden, framstår ett fullgörande av 5-årsprogrammet vid en förskjutning i här angiven omfattning som praktiskt taget omöjligt.

De synpunkter vi här framfört synes oss böra föranleda vissa åtgärder från riksdagens sida. En översyn av väg- och vattenbyggnadsstyrelsens organisation och arbetsuppgifter är uppenbarligen erforderlig. Vägbyggandets lämplighet som sysselsättningsobjekt jämfört med andra tänkbara sådana bör vidare uppmärksammas. I detta sammanhang kan lämpligen också övervägas huruvida bilismen i full utsträckning skall gälda de högre kostnader som uppstår vid vägbyggande som helt eller delvis är motiverat av sysselsättningspolitiska skäl. Under alla förhållanden bör en sådan redovisning eftersträvas att den fördyring som därvid uppstår klart framgår. Detta torde vara en av förutsättningarna för att ett sunt kostnadsmedvetande skall kunna uppstå och bevaras hos dem som är sysselsatta i den ifrågakvarande verksamheten.

Dessa undersökningar synes oss icke böra ske inom väg- och vattenbyggnadsstyrelsen. Vi vill i stället förordna en av Kungl. Maj:t tillsatt utredning, vilken bör få sådan sammansättning att representanter för riksdagen och väg- och vattenbyggnadsstyrelsen samt organisatorisk och redovisningsteknisk expertis beredes plats.

Rationaliseringsverksamheten inom styrelsen synes emellertid snarast fordra förstärkning om densamma tillfredsställande skall kunna fylla sina

uppgifter. Vi föreslår därför att styrelsen uppmanas att till vederbörande utskott inkomma med förslag till en i avvaktan på utredningens resultat provisorisk förstärkning av rationaliseringsverksamheten.

Enligt vår mening bör riksdagen även uttala att den förväntar att Kungl. Maj:t fastställer investeringsramen för åren 1955 och 1956 i anslutning till den föregående år antagna 5-årsplanen för vägväsendets upprustning samt att den tillåtna investeringsramen i framtiden av Kungl. Maj:t anges i samband med anslagsäskandena.

I motioner till föregående års riksdag (se II:640) hemställdes om omläggning till ett beställningsbemyndigandesystem beträffande väginvesteringarna. Skälen för en sådan omläggning har sedan dess vuxit i styrka genom den ökning av behållningen i automobilskattemedlens fond, som kan beräknas uppkomma under innevarande och nästkommande budgetår. Vi hänvisar i detta avseende till en annan i denna kammare i dag väckt motion Nr 177.

Under åberopande av vad ovan anförts hemställes,

att riksdagen måtte besluta

- 1) att i skrivelse till Kungl. Maj:t hemställa, att Kungl. Maj:t ville låta igångsätta en utredning rörande väg- och vattenbyggnadsstyrelsens organisation och arbetsformer m. m. under beaktande av de i motionen anförda synpunkterna,
- 2) att i skrivelse till Kungl. Maj:t hemställa att den av Kungl. Maj:t förutsatta medelsförbrukningsramen för väginvesteringar för framtiden skall redovisas i anslutning till Kungl. Maj:ts anslagsäskanden,
- 3) att uttala, att den i 5-årsplanen för vägväsendets upp- rustning förutsatta investeringsramen bör komma till utförande,
- 4) att
 - A) bemyndiga Kungl. Maj:t att låta under kalenderåret 1955 verkställa vägbyggnad för
 - a) *Byggande av riksvägar* intill ett belopp av
kr. 115 000 000
 - b) *Byggande av länsvägar* intill ett belopp av
kr. 215 000 000
 - c) *Byggande av ödemarksvägar* intill ett belopp av
kr. 12 000 000
 - d) *Byggande av storbroar* intill ett belopp av
kr. 13 000 000
 - B) för budgetåret 1955/56 anvisa följande reservations- anslag att avräknas mot automobilskattemedlen, nämligen till

- | | |
|-------------------------------------|----------------|
| a) <i>Byggande av riksvägar</i> | kr. 57 500 000 |
| b) <i>Byggande av länsvägar</i> | » 107 500 000 |
| c) <i>Byggande av ödebygdsvägar</i> | » 6 000 000 |
| d) <i>Byggande av storbroar</i> | » 6 500 000 |

5) att

- a) provisoriskt förstärka rationaliseringsverksamheten vid väg- och vattenbyggnadsstyrelsen i enlighet med vad i motionen anförts,
- b) anvisa härför erforderliga medel att avräknas mot automobilskattemedel.

Stockholm den 26 januari 1955

Leif Cassel

Gust. Nilsson

Jean Braconier

i Göingegården

James I. A. Dickson

Sven Svensson

Nils Agerberg

i Krokstorp

Rolf Eliasson

Carl Östlund
