

## Nr 362

Av herr **von Seth m. fl.**, om utredning rörande väg- och vattenbyggnadsstyrelsens organisation och arbetsformer m. m.

Kungl. Maj:ts beslut att begränsa medelsutgivningen för vägbyggandet har resulterat i en eftersläpning i investeringsprogrammet, vilken vid utgången av år 1955 beräknades uppgå till 120 miljoner kronor.

Det är under dylika omständigheter av största vikt för motorfordonsägarna och för landets näringsliv i sin helhet, att man inom den givna medelsförbrukningsramen erhåller största möjliga mått av nyttigheter. Detta är möjligt att åstadkomma medelst en rationalisering, som syftar till ett vidgat utnyttjande av de förefintliga entreprenadföretagen. Ett yrkande av ovan angivet innehåll framlades bl. a. i motionerna II: 640 år 1954 och II: 352 år 1955, i vilka motionärerna påpekade önskvärdheten av en ökning av entreprenandandelen i det totala vägbyggandet. Därigenom skulle en fortgående ansvällning av väg- och vattenbyggnadsverket förhindras. Det kan i detta sammanhang nämnas, att rationaliseringsverksamheten huvudsakligen synes ha kommit att begränsas till vägunderhållet, där emellertid flera uppgifter torde återstå att lösa. Vägbyggandet synes ha blivit föremål för rationalisering endast i 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 om avvägningen mellan egen regi och entreprenad, kostnadsstatistik, ackordsättning, kontroll och samordning. Rationaliseringen inom administrationen synes icke heller ha kunnat beredas tillbörlig plats. De direkta kostnaderna för en rationalisering är av förhållandevis ringa storlek, men de indirekta besparingar som kan göras genom uppbyggandet av en effektiv administrativ organisation är ofta betydande.

Det synes oss vara av värde att rationaliseringsverksamheten inom väg- och vattenbyggnadsstyrelsen förstärkes för att densamma skall kunna fylla sina uppgifter på ett tillfredsställande sätt.

Vi vidhåller dessutom det förslag om utredning för undersökning av väg- och vattenbyggnadsstyrelsens organisation och arbetsuppgifter, som framlades i motion II: 352 år 1955. Det synes oss angeläget att betona vikten av att denna undersökning företages av en utredning, vilken bör få sådan sammansättning, att representanter för riksdagen och väg- och vattenbyggnadsstyrelsen samt organisatorisk och redovisningsteknisk expertis beredes plats.

Ett flitigare anlåtande av entreprenörföretagens tjänster torde otvivelaktigt

medföra ett förbilligande av vägbyggandet, emedan kraftig konkurrens råder mellan de olika företagen. Vissa statistiska uppgifter som finns tillgängliga hos väg- och vattenbyggnadsstyrelsen visar, att rationaliseringen vid entreprenadföretagen med stor sannolikhet drivits längre än vid det statliga verket. Bl. a. framgår vid jämförelse, att prestationsvolymen per år för arbetare vid entreprenadföretagen betydligt överstiger den vid väg- och vattenbyggnadsverket erhållna. Värdet av produktionskapaciteten uppgår i respektive fall till 45 000 kronor och 30 000 kronor. Detta resultat giver emellertid icke en fullt rättvisande bild av det faktiska förhållandet. Man måste bl. a. hålla i minnet, att väg- och vattenbyggnadsverket i regel utför de minst lönande byggnadsarbetena. Därtill kommer att s. k. underentreprenader av praktiska skäl redovisas såsom arbeten i egen regi. Det torde dock få anses föga troligt, att den stora skillnaden låter sig förklaras endast av dylika skäl. Någon tvekan torde väl knappast råda om att entreprenadföretagen tvingas planera på ett ur ekonomi- och effektivitetssynpunkt mera fördelaktigt sätt.

Det är vår uppfattning, att väg- och vattenbyggnadsstyrelsens främsta uppgift bör knytas till planeringsverksamheten, därvid samordnandet av samtlig verksamhet är av största vikt. Vid sidan av denna dirigerande och vägledande uppgift torde det vara av stort värde för samhället att väg- och vattenbyggnadsverket i egen regi bedriver viss begränsad byggnadsverksamhet. En dylik ordning skulle innebära en möjlighet för verket att kontrollera och bedöma de arbeten som utföres på entreprenad. Vi anser att verkets andel i det totala vägbyggandet lämpligen torde böra uppgå till 20 procent.

Följande tabell avser att visa den aktuella fördelningen av vägbyggnadsarbeten mellan verket och entreprenörer uttryckt i antal arbetare, som varit sysselsatta med vägbyggande. Den omfattar en redovisning för åren 1954 och 1955. Materialet har erhållits från väg- och vattenbyggnadsstyrelsen.

De redovisade siffrorna beträffande antal arbetare som utnyttjats för byggnation i egen regi avser *anställda*, vari medräknats även tillfälligt frånvarande, medan uppgifterna beträffande entreprenadverksamheten avser i arbete *sysselsatta*. Dessutom påpekas från styrelsens sida, att i fråga om verksamheten i egen regi en väsentlig arbetsstyrka, som rätteligen borde redovisas under entreprenadarbeten, sysselsättes genom underentreprenader, vilka av praktiska skäl har redovisats under kolumn 3.

En beräkning av proportionen mellan verksamheten i egen regi och sådan som lämnats på entreprenad giver vid handen, att under år 1954 den förra omfattat 69 procent och den senare 31 procent. Under år 1955 var förhållandet 63 procent för arbeten i egen regi mot 37 procent för entreprenadverksamheten. De modifierande faktorerna, vilka ovan redovisats, är ej beaktade. En exakt uppskattning av dessas inverkan låter sig svårligen göras. Under inga förhållanden torde emellertid entreprenadandelen uppgå till 50 procent av den totala insatsen.

1 Månad	2 Egen regi	3 Entreprenad	4 Totalt
1954 januari .....	3 536	682	4 218
februari .....	3 594	725	4 319
mars .....	3 674	812	4 486
april .....	3 341	1 174	4 515
maj .....	3 187	1 562	4 749
juni .....	3 100	1 659	4 755
juli .....	3 058	1 827	4 885
augusti .....	2 874	1 923	4 797
september .....	2 913	1 771	4 684
oktober .....	3 042	1 720	4 762
november .....	3 096	1 480	4 576
december .....	3 131	1 176	4 307
1955 januari .....	2 970	1 129	4 099
februari .....	3 261	1 036	4 297
mars .....	3 238	1 161	4 399
april .....	2 749	1 549	4 298
maj .....	2 554	1 910	4 514
juni .....	2 735	2 174	4 909
juli .....	2 692	2 232	4 924
augusti .....	2 717	2 303	5 020
september .....	2 645	2 045	4 690
oktober .....	2 515	1 777	4 292
november .....	2 632	1 504	4 136
december .....	2 563	1 053	3 616

För att uppnå den av oss förordade fördelningen skulle komma att krävas i det närmaste en fördubbling av entreprenadföretagens verksamhet. Det torde icke bereda oöverkomliga svårigheter att realisera ett dylikt mål. Däremot torde viss längre tid vara nödvändig för att därtill uppnå den kapacitet som skulle motsvara en ökning av vägbyggnadsverksamheten i den utsträckning som förutsattes i det av riksdagen fastställda investeringsprogrammet. Svenska byggnadsentreprenadförbundet upplyser emellertid att en väsentlig del av entreprenadföretagens maskinpark för närvarande icke kan rationellt utnyttjas emedan företagen icke i större utsträckning engageras. Det bör dock framhållas, att omdömet icke gäller de maskinella resurserna för vägbeläggning. Beträffande denna gren av vägbyggandet visar verket ett föredömligt utnyttjande av tillgängliga resurser på entreprenadsidan. Enligt vår mening skulle den skisserade fördelningen tillföra landet ett proportionellt större antal vägkilometer inom ramen för den begränsade medelsutgivningen.

Med stöd av vad sålunda anförts hemställas,

1) att riksdagen måtte besluta att i skrivelse till Kungl. Maj:t hemställa, att Kungl. Maj:t måtte låta företaga en utredning rörande väg- och vattenbyggnadsstyrelsens organisation och arbetsformer m. m. under beaktande av de i motionen anförda synpunkterna,

2) att riksdagen som sin mening måtte uttala att väg- och vattenbyggnadsstyrelsen med beaktande av vad i motionen anförts bör sträva efter att i angiven omfattning bereda ökat utrymme för vägbyggande på entreprenad.

Stockholm den 26 januari 1956

*T. G. v. Seth*

*Carl Östlund*

*Märta Boman*

---

### Nr 363

Av herrar **Östlund** och **von Seth**, *angående omläggning av investeringarna för vägbyggnader.*

I motioner till 1954 och 1955 års riksdagar (se II:640/1954 och II:352/1955) förordades en omläggning till ett beställningsbemyndigandesystem beträffande väginvesteringarna. För motiveringen hänvisas till motion II:640/1954.

Under ett visst budgetår bör täckas blott de på budgetåret belöpande utgifterna. Den del av anslagssumman, som avser arbeten under tiden 1 juli—31 december, bör täckas av de medel som inflyter under efterföljande budgetår. Detta medför otvivelaktigt en riktigare fördelning av kostnaderna mellan de båda årens trafikanter. Icke heller innebär ett dylikt system att kostnader, som bort gäldas av tidigare års skattebetalare, skjutes på framtiden.

För att erhålla en budgetmässigt lämplig behandling av denna fråga yrkades i ovannämnda motioner införande av beställningsbemyndiganden. Dessa bör avse kalenderår, medan anslag upptages endast för de å budgetåret belöpande utgifterna. Vid övergången kommer detta att innebära, att anslag endast upptages för den del av kalenderåret som ligger inom budgetårets andra hälft. Konkret uttryckt kan sålunda anslagsbemyndigandet vid innevarande års riksdag omfatta hela kalenderåret 1957, medan anslag endast meddelas för den del av byggkostnaderna som avser tiden den 1 januari—30 juni 1957.

Det är vår uppfattning att den ovan anförda metoden skulle befrämja en