

Nr 75

Av herrar **Mannerskantz** och **Birke**, om utnyttjande i full utsträckning av vissa anvisade anslag till byggande av vägar.

Upprustningen av de svenska vägarna har länge varit ett starkt önskemål. Deras betydelse för det svenska näringslivet kan inte nog starkt understrykas. Riksdagen antog 1954 ett program för statliga väginvesteringar under åren 1955—1959. Med anledning härav beslutade riksdagen en höjning av skatt å fordon och drivmedel för att erhålla täckning för anslag till vägväsendet m. m. under femårsperioden 1955—1959 i den del de skulle avräknas mot automobilskattemedel.

Den upprättade planen har icke i erforderlig utsträckning kunnat fullföljas. En eftersläpning har ägt rum, och denna uppgår vid utgången av 1955 till ca 120 miljoner kronor.

Denna eftersläpning har sin grund i det förhållandet att Kungl. Maj:t för väg- och vattenbyggnadsstyrelsen angivit vissa begränsningar av investeringsverksamheten. Dessa medelsutgivningsramar har omfattat betydligt lägre belopp än de anslag som beviljats i enlighet med den ovan angivna investeringsplanen. De har av Kungl. Maj:t ansetts nödvändiga med hänsyn till konjunktur- och arbetsmarknadsläget i vårt land.

För kalenderåret 1956 har tillhoppa 355 milj. kronor anvisats för byggande av vägar och broar. Kungl. Maj:t har av ovan nämnda skäl i november 1955 meddelat väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, att investeringsverksamheten under kalenderåret bör anpassas inom en ram av 275 miljoner kronor. Skillnaden mellan anslaget och den tillåtna medelsförbrukningen uppgår till 80 miljoner kronor. Även för kalenderåret 1957, för vilket anslag av departementschefen föreslagits skola utgå med 390 miljoner kronor, förutsättes i statsverkspropositionen att Kungl. Maj:t torde få begränsa medelsförbrukningen med hänsyn till konjunktur- och arbetsmarknadsläget.

Den föreliggande eftersläpningen i vägbyggnadsverksamheten medför betydande olägenheter, bl. a. i form av krav på ett ökat underhåll. Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen framhåller att ett genomförande av det fastställda programmet är en nödvändig förutsättning för att hålla kostnaderna för vägunderhållet nere.

Det bör framhållas, att man inom väg- och vattenbyggnadsstyrelsen understryker fördelarna av en ökad anläggning av permanentbelagda vägar.

Det är enligt styrelsens beräkningar ekonomiskt lönande att belägga fyra gånger så lång vägsträcka som densom för närvarande är belagd. Man skulle på detta sätt spara 40 miljoner kronor i underhållskostnader om året. Man kan icke heller nog kraftigt understryka den betydelse en ökning av de permanentbelagda vägarna har för bilismen. Dess vinst uppgår till ca 60 miljoner kronor om året. I beaktande av detta framstår det som än mer beklagansvärt, att Kungl. Maj:ts begränsningar av medelsutgivningen föranleder en ökning av vägunderhållet med 45 miljoner kronor för att medelst en *provisorisk* standardförbättring söka motverka de olägenheter som vållats av medelsutgivningens begränsning.

Det allvarliga läge som uppstått genom otillräckliga ramar för medelsförbrukningen vid vägbyggnadsprogrammets genomförande accentueras ytterligare genom den prognos som ställts av delegationen för översiktlig vägplanering. Enligt dess beräkningar kommer fordonsbeståndet 1960/61 att kräva ett vägnät, vilket, om det skall motsvara lägets krav, nödvändiggör sammanlagda investeringar om i runt tal 15 miljarder kronor. Ett dylikt investeringsprogram fordrar en årlig investeringstakt om 3/4 miljard under en period av 20 år.

Man har såsom skäl för den begränsade investeringsverksamheten bl. a. anfört den bristande tillgången på arbetskraft. Detta hinder har enligt vår uppfattning på förevarande område visat sig vara överdrivet.

Det har visat sig, att entreprenadföretagen, vilka, bl. a. genom att de i relativt ringa utsträckning anlitas för statliga vägbyggnader, icke kan hålla en konstant arbetarstam knuten till företaget, haft relativt lätt att erhålla den arbetskraft som erfordrats vid större byggnadsföretag. Många personer såsom skogs- och lantarbetare har visat sig vara intresserade av att taga tillfällig anställning vid vägföretagen för att fylla ut eventuella perioder av sysslolöshet. Riksdagen har tidigare framhållit önskvärdheten av en ökning av entreprenörernas andel i det totala arbetsprogrammet. För närvarande är en stor del av entreprenadföretagens maskinpark mindre väl utnyttjad. Enligt uppgift från Svenska byggnadsentreprenörföreningen torde den samlade maskinparkens kapacitet uppgå till minst dubbla den utnyttjade.

Av stor vikt är även att landsbygden tillföres ett bestånd av goda och ändamålsenliga vägar. Ett dylikt förhållande befördrar den ökade tendensen att förlägga industri och andra produktionsfaktorer utanför de större samhällena. Goda vägar är nödvändiga för att tillgodose behovet av tillfredsställande transportmöjligheter. På detta sätt lämnas ett bidrag till förhindrande av den ur samhällelig synpunkt skadliga flykten från landsbygden. Det må i detta sammanhang uppmärksammas hurusom kravet på belägenhet ur personaltillgångens synpunkt icke längre med samma

skärpa gör sig gällande. Det alltjämt ökande antalet bilägare, inte minst bland löntagarna, medför att arbetskraften utan olägenheter kan erhållas från ett relativt vidsträckt område runt den personalkrävande produktionsfaktorn.

Det är vår övertygelse att de krav som framgår av vad vi ovan framfört är av en utomordentlig angelägenhetsgrad. De är av den art att de inskränkningar i den allmänna investeringspolitiken, som för närvarande är aktuella, här bör tillämpas med mycket stor urskillning. Landet tillfogas årligen stora förluster genom de sämre transportmöjligheterna. Det är ett oeftergivligt villkor för välbstånd och framåtskridande att vårt vägnät snabbt rustas upp.

Under återopande av vad ovan anförts hemställer vi,

att riksdagen måtte uttala, att de anslag som anvisats för vägbyggandet under innevarande och nästkommande år i full utsträckning bör utnyttjas för de angivna ändamålen.

Stockholm den 24 januari 1956

Axel Mannerskantz

E. Birke
