

Nr 156

Av herr **von Seth m. fl.**, *angående vissa önskemål rörande vårt lands vägpolitik.*

Som känt har landsvägstrafiken utvecklats mycket snabbt under senare år. Utvecklingen har tagit sig uttryck i en mycket stark antalsmässig ökning av personbilstrafiken samt en likaledes stark ökning av lastbilstrafiken, varvid såväl antalet lastbilar som bilarnas tyngd ökats avsevärt. Ökningen av lastbilstrafiken har varit särskilt stor i fråga om virkes- och malmtransporter samt, i de norra länen, i samband med kraftverksbyggen.

Virkestransporterna ökar år från år bl. a. därigenom att särskilt de mindre flottlederna nedlägges, varvid transporterna överflyttas till vägarna. Det har emellertid visat sig att de allmänna vägarna ofta är alltför svaga, vilket medför betydande olägenheter.

Malmtransporterna, som visserligen är begränsade till vissa stråk, medför en särskilt hård belastning av det berörda vägnätet genom transporternas tyngd och intensitet. Det förefaller dessutom sannolikt att dessa transporter kommer att öka i omfattning och överflyttas till nya områden allteftersom nya fyndigheter börjar att bearbetas.

Den kraftiga trafikökningen har inte kunnat mötas med en motsvarande upprustning av vägnätet. Tvärtom har i stället nedslitningen av det redan befintliga — till stor del svaga — vägnätet fortskridit mycket hastigt, varför vägunderhållet för närvarande har stora svårigheter att vidmakthålla vägnätets standard. För många särskilt hårt belastade vägar är läget närmast katastrofalt.

Situationen för grusvägarna har nu blivit sådan, att det icke är obefogat att tala om en verklig kris för underhållet och att det finns risk för grusvägbanornas totala sammanbrott. Härtill kommer att enligt den av riksdagen 1954 antagna femårsplanen tillgängliga vägbyggnadsmedel, på grund av hittills rådande investeringsbegränsningar, till betydande del icke fått användas under de senaste åren. Detta bör bedömas mot bakgrunden av att femårsplanen redan från början betecknades som ett minimiprogram.

Man torde redan nu kunna konstatera att dessa eftersläpningar inte kan tagas igen inom perioden. Byggnadsverksamheten tenderar att inriktas på att större företag icke kommer att påbörjas. Planerade större ombyggnader, ingående som led i en långsiktig förbättring av vägnätet, har redan nu i vissa fall fått ersättas av tillfälliga förstärkningsarbeten på de svagaste delarna av en väg, där en mera radikal ombyggnad varit planerad och varit

den enda ekonomiskt berättigade åtgärden. Planeringen är på väg att övergå i improvisation.

En omprövning av vårt lands vägpolitik synes böra verkställas. I praktiken har en omprövning redan skett såvitt angår den statliga vägbyggnadsverksamheten. Uppgjorda planer har icke följts och kan icke längre läggas till grund för verksamheten. Däremot har en omprövning icke skett vad beträffar finansieringssidan. De motorismen åvilande skatterna utgår alltjämt enligt de grunder som hittills gällt och vilka konstruerats mot bakgrunden av den tidigare omtalade femårsplanen.

Vi har förut konstaterat en tilltagande stagnation i väginvesteringsverksamheten. Denna är huvudsakligen föranledd av kostnadsstegringen. Vi kan jämsides med detta se fram mot ett stigande behov av medel för vägunderhållet. Betydelsen härav framgår tydligt mot bakgrunden av att underhållet redan i dagens läge är av samma omslutning som den egentliga vägbyggnadsverksamheten.

Ett sätt att åtminstone på längre sikt komma till rätta med detta problem vore att i ökad utsträckning permanentbelägga de redan befintliga vägarna. Hittills har nämligen beläggning av vägar i samband med ombyggnad ej utförts i tillräcklig utsträckning. Det visar sig efter hand att de ombyggda vägarna kräver onormalt mycket arbete och kostnader att vidmakthålla som grusvägar. Det finns runt om i vårt land en myckenhet vägar, som fyller skäliga anspråk på linjeföring och bärighet, vilka nu borde förses med beläggning. Kan en ändring av detta förhållande icke åstadkommas inom kort tid, föranleder detta, att vägunderhållet kräver allt större insatser i fråga om både arbetskraft och kostnader till förfång för nybyggnadsverksamheten.

Beläggningsutredningen, som avlämnade sitt betänkande 1953, har klart visat de stora fördelarna av ett stigande antal belagda vägkilometer. För närvarande uppgår sammanlagda längden av dylik väg till ca 9 000 km. Detta bör ses mot bakgrunden av att mellan 25 000 och 30 000 km borde vara belagda redan med hänsyn till den nuvarande trafiken. För att understryka vår uppfattning om att besparingar av betydande storlek kan åstadkommas genom att öka beläggningsarbetenas omfattning önskar vi peka på att väg- och vattenbyggnadsstyrelsen i senaste petita upptager ett belopp av 4 000 000 kronor som utgiftsminskning på grund av ökad längd belagda vägar. I nuvarande läge förordar vi därför en starkt ökad beläggningsverksamhet även om den i viss utsträckning kan komma att inskränka nybyggnadsverksamheten.

Man måste vidare hålla i minnet att de investeringar som göres i våra vägar — under förutsättning att verksamheten sker under rationella former och med utgångspunkt i ett sunt kostnadsmedvetande — är bland de angelägnaste och ur ekonomisk synpunkt mest räntabla som över huvud kan komma till stånd.

Därvid bör man lägga särskild vikt vid att man skapar möjligheter att höja axel- och boggitrycket på vägarna. För närvarande gör den tyngre lastbilsparken årliga inoptimalförluster om ca 150 miljoner kronor genom att transportkapaciteten icke får utnyttjas.

Ehuru långtidsutredningens betänkande, såvitt avser frågan om väginvesteringar, icke bör få stå oemotsagt, kan det vara lämpligt att tills vidare utgå från det resultat utredningen framvisar. Under denna förutsättning torde den nuvarande ramen för väginvesteringarna kunna tjäna som en arbetshypotes.

I betraktande av dessa omständigheter framstår bl. a. följande åtgärder i nuvarande läge såsom ytterligt nödvändiga, nämligen beläggning i största möjliga utsträckning av sådana vägar som är lämpliga härför, förstärkningsarbeten på svaga sträckor samt förstärkningsarbeten på broar, syftande till att åstadkomma en betydande höjning av axel- och boggitryck. Som vi förut påpekat är dessa åtgärder ur samhällets synpunkt ytterst befo-gade. Medan transportarbetet på samtliga kommunikationsmedel under en följd av år ökat 4 % per år, har lastbilstransporterna ombesörjt en 7-procentig ökning, vilket visar på att vägtransporterna står i en särställning. De tar uppenbarligen hand om merparten av de nytillkommande transport-behoven och är en verksamt bidragande faktor till produktionsökningen.

En omständighet av vital betydelse är att de arbeten, som utföres, sker på ett ekonomiskt lönande sätt. Den centralisering och omfattande byråkratisering, som f. n. kännetecknar det svenska vägväsendets handhavande, måste inverka i kostnadsfördyrande riktning. Inte minst gäller detta vid fördelningen av egenregi- och entreprenadarbeten.

Väg- och vattenbyggnadsverket bedriver en omfattande vägbyggnadsverksamhet i egen regi. Verkets andel av det totala vägbyggandet är enligt vår uppfattning alltför stor, enligt uppgift ca 50 %. Vi har från vårt håll vid flera tillfällen riktat uppmärksamheten på detta förhållande samt förordat en annan fördelning. Det synes oss lämpligt att söka eftersträva en väsentligt större andel för entreprenadsidan.

Det torde inte råda något tvivel om att ett för stort byggande i egen regi innebär 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 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 skärpas i fråga om det sätt på vilket skattemedlen användes. Det väsentliga kan givetvis inte vara att tillgängliga medel finner avsättning under en viss bestämd tidsperiod. Utgångspunkten måste under

alla förhållanden i första hand vara den, att medlen användes så att största möjliga effekt ernås.

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 kostnadsfördyringen 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.

Det synes oss angeläget att dessa problem snarast upptages till övervägande i verkets rationaliseringsavdelning som inom den närmaste tiden börjar utbyggas. Vi uttrycker vår tillfredsställelse över att utbyggnad sker men måste samtidigt beklaga, att man icke tidigare funnit skäl att i större utsträckning lägga vikt vid rationaliseringssidan. Utan tvivel hade härigenom stora belopp kommit skattebetalarna till godo.

Rationaliseringsverksamheten bör också särskilt inriktas på att i möjligaste mån bidra till en decentralisering av verkets övriga arbetsuppgifter. För närvarande torde allttjämt ett betydande dubbelarbete utföras på grund av att vägförvaltningarnas projekteringsarbeten — alldeles särskilt gäller detta bro- och andra konstbyggnader — överlämnas till konstruktionsbyrån i Stockholm för kontroll och översyn.

Särskilt med hänsyn till den markanta bristen på ingenjörer synes oss detta förhållande böra göras till föremål för en ingående undersökning. Utan tvivel medför den nuvarande arbetsordningen ett mindre effektivt utnyttjande av den tekniskt bildade arbetskraften. Rationaliseringssträvandena torde även med fördel kunna inriktas på en översyn av huruvida icke ingenjörutbildad personal i viss utsträckning kan ersättas med mindre kvalificerad arbetskraft eller av personal med annan utbildning såsom t. ex. civilekonomer, statistiker eller jurister.

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 ifrågavarande verksamheten.

Under återopande av vad ovan anförts hemställes,

att riksdagen måtte besluta att i skrivelse till Kungl. Maj:t

1) förorda att beläggning av därför lämpade vägsträckor utföres i större utsträckning än hittills;

2) uttala att en större del av den statliga vägbyggnadsverksamheten bör ske på entreprenad;

3) hemställa att väg- och vattenbyggnadsstyrelsen inom rationaliseringsverksamhetens ram vidtager ytterligare åtgärder för att förhindra onödigt dubbelarbete och byråkratisering av vägadministrationen.

Stockholm den 24 januari 1957

<i>T. G. v. Seth</i>	<i>Carl Östlund</i>	<i>Birger Gezelius</i>
<i>Carl Eric Hedin</i>	<i>Carl-Wilhelm Lothigius</i>	<i>Gust. Nilsson</i> i Göingegården
<i>Erik Magnusson</i> i Tumhult		<i>Sven Svensson</i> i Krokstorp