

Nr 420

Av herr **Boman m. fl.**, om ett minimiprogram för de tre närmaste årens vägbyggnadsverksamhet, m. m.

(Lika lydande med motion nr 510 i Andra kammaren)

I sina äskanden för innevarande budgetår frångick väg- och vattenbyggnadsstyrelsen det jämfört med vägplanens investeringsserie uppkomna kompensationskravet för inträffad eftersläpning och begärde 440 milj. kr. för byggande av allmänna vägar i stället för 570 milj. kr. Avsteget var betydande, men styrelsen förutsatte att avkall likväl ej finge göras på vägplanens realiserande och beräknade att beredskapsarbetena skulle ge ett sådant tillskott att några förseningar ej skulle uppstå. En förutsättning för detta vore att styrelsen under kommande treårsperiod för byggnadsverksamheten under åren 1963—1965 finge räkna med en årlig anslagsökning av 60 milj. kr.

Styrelsen har väl motiverade skäl för en sådan seriebunden anslagsökning. Vägbyggnadet har successivt övergått till större företag, vilket medför ett relativt sett billigare utförande genom omsorgsfull arbetsplanering och stor maskininsats. Denna omställning till stordrift, som också pågår inom annan industriell verksamhet, ställer stora krav på planering och genomförande av arbetena. Planeringen av ett större vägföretag kräver en tid av ett å två år, fastställandet av arbetsplanerna kanske ett halvt år. Markförvärv och byggnadstid innebär att ytterligare 2 å 2½ år förflyter, innan ett tilltänkt företag är färdigt. Motsvarande gäller för städernas gatubyggnad, där stadsplaneändringar m. m. snarast leder till att en ännu längre tid förflyter mellan projekterings påbörjande och byggnadsarbetets avslutning. Detta visar det berättigade i att väg- och vattenbyggnadsverket — liksom också städernas gatuförvaltningar — måste få bättre möjligheter att överblicka arbetsomslutningen under ett visst antal år. Huvuddelen av för ett visst år disponibla medel har redan låsts under det gångna eller närmast därförut liggande året, och det är vanskligt att bedöma vilka företag som kan igångsättas, om icke väganlagen garanteras få en viss bestämd omfattning också för den närmast framtida planeringsperioden. Självfallet är det den »ordinarie» utvecklingen som främst måste garanteras. För de arbetsmarknadspolitiska insatserna krävs därjämte en särskild beredskapsplanering, då ju en betydande planeringsreserv måste finnas med hänsyn till konjunkturförändringar.

Möjligheterna att bedöma hur vägplanen skall kunna realiseras försvåras av att kostnadsuppgifter endast föreligger för de på riksvägnätet återstående arbetena. Väganslagen har dessutom ej anpassats till aktuell kostnadsnivå. Vägplanens kostnader har nämligen beräknats i 1956 års prisläge. Ett anslag om 500 milj. kr. för nästa budgetår skulle således vid en konsekvent tillämpning rimligen varit drygt 20 % högre med hänsyn till byggnadskostnadernas ökning. Departementschefens värdering av insatserna, där beredskapsarbetena sägs ha givit ett icke obetydligt försprång framför vägplanen, är således missvisande.

De jämförelser som hitintills gjorts med vägplanen riskerar att snedvrida vägdebatten. Det kan med fog hävdas att ökade insatser erfordras. När vägplanen gjordes förutsattes successiva överarbetningar för anpassning till utvecklingen. Det borde därför uppdras åt väg- och vattenbyggnadsstyrelsen att i nästa års *petita* lämna en sådan överarbetning. Styrelsens redovisade undersökningar om kvalitetsgradering av riksvägarna och påbörjade analys av primära länsvägar bör kunna ge underlag för uppgifter om ny- och ombyggnadsbehov samt kostnaderna härför. Samtidigt måste hänsyn tagas till den förbättrade standard, som betingats av den utveckling på normområdet, som ägt rum sedan vägplanen gjordes. Den för bedömningen betydelsefulla broinventeringen har också utförts, vilket lär underlätta en revidering. En mera realistisk redovisning av erforderliga insatser skulle i synnerhet erhållas om upprustningen dessutom kunde fixeras i konkreta uppgifter om den väglängd som årligen måste ny- och ombyggas respektive förstärkas och beläggas. Kostnadskalkylerna skulle sedan kunna anpassas till aktuell prisnivå.

Transportsektorns stora betydelse för samhällsutvecklingen och den förbättrade transportekonomi som erfordras för att stärka vår konkurrenskraft på utländska marknaden utgör tungt vägande skäl för en målmedveten upprustning av vägnätet. En ökad planmässighet på längre sikt skulle vara av stort värde för detta arbete. Departementschefens redogörelse för trafikutveckling och eftersläpning i vägstandarden på grund av ringa bärighet, svagheter i brobeståndet och de stora tjälskadorna illustrerar behovet av en annan inställning till planerings- och utbyggnadsfrågorna. Flerårsplanerna för den kommande perioden 1964—1968 måste således utformas på ett sätt som medger successivt ökade ansträngningar för att upprusta vägnätet.

Beredskapsarbetena har till övervägande del utförts i norrlandslänen, som därigenom över lag fått ett extra tillskott av samma storleksordning som den ordinarie medelstilldelningen. I ett län har tillskottet t. o. m. varit ungefär dubbelt så stort som det ordinarie väganslaget. Upprustningen av vägnätet går därmed icke lika snabbt i övriga län. Från denna synpunkt

är det önskvärt att bättre särskilja ordinarie insatser och beredskapsåtgärder, vilket skulle kunna ske om ordinarie anslag helt finge fördelas enligt trafikekonomiska synpunkter. Även för 1964 års verksamhet föreslås en specialdestinering. Det är emellertid angeläget att i fortsättningen ägna större uppmärksamhet åt angelägenhetsgraderingen efter trafikekonomiska grunder vid fördelningen av byggnadsmedlen.

I princip har vägplanen godkänts av riksdagen för att ligga till grund för vägnätets upprustning, men riksdagen beviljar årligen anslag utan att binda sig för något investeringsprogram. Även om både 1961 och 1962 års riksdagar ställt sig avvisande till fasta bindningar, framstår det med varje år allt tydligare att vägbyggnadsverksamhetens bedrivande skulle kunna ske betydligt mer rationellt om en viss omfattning av verksamheten kunde garanteras från riksdagens sida. I sitt utlåtande till 1962 års riksdag underströk statsutskottet också angelägenheten av att väg- och vattenbyggnadsstyrelsens planering och samordning av byggnadsverksamheten i görligaste mån underlättades genom att riktlinjer för vägpolitiken uppdrogs under ett bestämt antal år. Utskottet ansåg också att styrelsens beräknade ökning av väganlagen kunde utgöra utgångspunkt för erforderliga ställningstaganden gällande de närmaste budgetåren i fråga om investeringsramar och anslag till vägbyggande och underhåll.

I och med att nya flerårsplaner skall uppgöras för perioden 1964—1968 och anslagsnivån för 1964 föreslagits till 500 milj. kr. mot 770 milj. kr. jämfört med vägplanen, kommer vägbyggnadsverksamheten i en situation, där det uppenbarligen blir allt svårare att med beredskapsarbeten fylla den vägpolitiska målsättningen.

Det till följd av beredskapsarbeten uppgivna försprånget i förhållande till vägplanen, som redan synes tvivelaktigt i och med att kostnaderna aldrig uppräknats till aktuell prisnivå, kommer att förbytas i eftersläpningar som kan bli ödesdigra för transportförsörjningen. Vägnätets upprustning bör därför otvivelaktigt i allt väsentligt baseras på en sådan utveckling av ordinarie väganlag, att vägplanen icke äventyras. Sådana vägarbeten som föranledes av konjunkturpolitiska förhållanden bör särskiljas från den ordinarie verksamheten. Genom den rullande planering, som sker genom flerårsplanernas förnyande vart tredje år, finns erforderliga möjligheter att ta hänsyn till utförda beredskapsarbeten, när efterföljande flerårsplan fixeras.

Enligt vår mening föreligger nu utomordentligt välgrundade skäl för ett uttalande från riksdagen om en sådan målsättning för väginvesteringarna som väg- och vattenbyggnadsstyrelsen begärt. Vi förordar därför, att riksdagen uttalar att ökningen av de ordinarie väganlagen minst skall uppgå till 60 milj. kr. för den närmaste treårsperioden. Såväl planering som byg-

gande skulle därigenom kunna ske mera rationellt, och oavsett om ett sådant uttalande av statsfinansiella eller strikt formella skäl icke under alla förhållanden skulle kunna sägas vara absolut bindande, skulle dock en betydande trygghet vinnas för en planmässig utformning av investeringarna.

Som en mycket angelägen reform för ett mer rationellt tillvaratagande av väganlagen vill vi också beteckna väg- och vattenbyggnadsstyrelsens yrkande till årets budget om en övergång till kalenderårsberäkning av vägunderhållslagen. Riksdagen bör därför biträda denna framställning.

Med åberopande av det anförda får vi hemställa,

att riksdagen vid behandlingen av anslagen till byggande av allmänna vägar måtte uttala sig för att den av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen föreslagna investeringsserien antages som ett minimiprogram för de tre närmaste budgetårens ordinarie vägbyggnadsverksamhet, samt

att anslaget för vägunderhåll enligt väg- och vattenbyggnadsstyrelsens hemställan måtte beräknas för kalenderår i stället för budgetår.

Stockholm den 26 januari 1963

Rudolf Boman

Birger Lundström

Per Hilding

Stig Stefanson