

Nr 935

Av fru **Nettelbrandt m. fl.**, i anledning av *Kungl. Maj:ts proposition nr 129, angående ny organisation för väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, m. m.*

(Lika lydande med motion nr 763 i Första kammaren)

I proposition nr 129 framläggs förslag till ny organisation för väg- och vattenbyggnadsstyrelsen m. m.

Allmänna synpunkter

Väg- och vattenbyggnadsstyrelseutredningen föreslog vad trafiksäkerhetsfrågorna beträffar en uppdelning av dessa på det nu föreslagna vägverket och det av bilförarutredningen och körtidsutredningen föreslagna trafikverket. På trafikverket skulle ankomma att svara för allmänna trafiksäkerhetsfrågor medan vägverkets ansvar för trafiksäkerheten skulle hänföra sig till vägen som sådan. Den föreslagna ansvarsfördelningen synes oss vara ändamålsenlig.

Departementschefen säger sig emellertid i nuvarande läge, då remissbehandlingen av förslaget om att inrätta ett särskilt trafikverk just avslutats, inte vara beredd att ta ställning till frågan om en ändrad ansvarsfördelning för trafiksäkerhetsarbetet på olika myndigheter. Trafiksäkerhetsfrågorna bör därför enligt departementschefen bibehållas inom vägverket.

Med hänsyn till angelägenheten av ett intensifierat trafiksäkerhetsarbete inför omläggningen till högertrafik och de problem som under en längre tid därefter torde uppstå hade det varit synnerligen önskvärt om det föreslagna trafikverket snarast möjligt hade kunnat komma till stånd.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelseutredningen ansåg att bl. a. uppgiften att inom väg- och gatuområdet delta i samhällsplanering, trafiksäkerhetsarbete samt planering och utförande av beredskapsarbeten borde åvila vägverket. Vi finner denna uppgift vara mycket väsentlig men saknar i utredningens betänkande och i propositionen ett utförligare resonemang om bl. a. vägverkets roll i samhällsplaneringen. Att det råder ett direkt samband mellan trafiksäkerhetsfrågorna och samhällsplaneringen i stort är allmänt omvittnat. Det är därför nödvändigt att ta ett samlat grepp på dessa frågor — något som kan ske inom vägverket — men av största betydelse är också att planeringen av vägväsendet samordnas

med länens och kommunernas allmänna samhällsplanering. Det måste vara en styrka att vägförvaltningarna i länen jämte länsstyrelserna, vilka tillsammans har den bästa kännedomen om de regionala och lokala förhållandena i respektive län, får inflytande över den primära planeringen av vägväsendet inom regionen. Därigenom sker också en naturlig sammankoppling med övrig allmän samhällsplanering i länet. Vi förutsätter att Kungl. Maj:t har sin uppmärksamhet riktad på denna fråga och vidtar de åtgärder som kan vara lämpliga för att denna samverkan och samplanering skall komma till stånd.

I fråga om vägbyggnadsverksamhetens fördelning mellan egen regi och konsulter eller entreprenörer framhåller departementschefen att det avgörande för frågan bör vara vad som vid varje tidpunkt är fördelaktigast från totalkostnadssynpunkt. Vi delar uppfattningen att krav måste ställas på en klar ekonomisk inriktning av verksamheten men vill än mer än departementschefen synes göra betona vikten av att en verklig konkurrens på lika villkor mellan olika företag och företagsformer kommer till stånd. Egenregiverksamheten bör enligt vår uppfattning inte utbyggas i snabbare takt än att tillräckliga erfarenheter av verksamheten först kan hinna utvinnas. Målet för all projekterings-, konstruktions- och byggnadsverksamhet måste i första hand vara att skapa en kostnadsnedpresande och rationaliseringsfrämjande konkurrens inom de berörda områdena. Vi vill därför framhålla nödvändigheten av att verksamhet i egen regi ej bör företas med mindre än att entreprenad- eller anbudshandlingar infordrats från andra företag, så att relevanta kostnadsjämförelser kan göras beträffande planerade projekt. Sådana jämförelser kan med fördel företas även beträffande vägar, som byggs i beredskapssyfte.

Företagsformen

Väg- och vattenbyggnadsstyrelseutredningen övervägde att ombilda vägverket till ett affärsdrivande verk men stannade för att bibehålla ämbetsverksformen av främst två skäl: verket skall inte uppbära intäkter av sin verksamhet, verket skall vidare ha kvar en del ämbetsverksuppgifter av offentlighetsrättslig natur. Departementschefen ansluter sig till utredningen i fråga om organisationsformen.

Vi har inte funnit utredningens argumentering i denna fråga övertygande. Många omständigheter talar för att affärsverksformen vore den för vägverket lämpligaste. Hit hör bl. a. den omständigheten att verket avses få en utpräglat teknisk och ekonomisk inriktning. Redan nu är verkets totala budgetomslutning cirka 1,6 miljard kronor, varigenom verksamheten måste sägas utgöra en betydande samhällsekonomisk faktor. Utredningen antydde också att denna omständighet redan i och för sig skulle kunna anföras som motiv för att ombilda verket till affärsdrivande

verk. Även om beteckningen affärsverk inte är helt adekvat för det nya vägverket så anser vi att — i brist på bättre beteckning — dock övervägande skäl talar för att omändra verket till ett affärsverk med samma befogenheter och skyldigheter som övriga affärsverk. För affärsverksformen talar även det faktum att verksamheten successivt förskjuts mot teknisk-ekonomisk inriktning på ämbetsverksuppgifternas bekostnad. Vägverket avses också få större självständighet i löne- och anställningsfrågor än vad som är fallet för övriga ämbetsverk. Också här sker således en anpassning till de affärsdrivande verkens arbetssätt.

Huvudskälet för en ombildning av verket till affärsverksform är emellertid inriktningen mot klart företagsekonomiska uppgifter. Verkets beslut avses vara grundade på lönsamhetskalkyler, och nya regler införs för ekonomisk styrning och kontroll. Personalärendena föreslås bli handlagda efter nya riktlinjer etc. Affärsverksformen ger verket dessutom möjligheter att på ett smidigare sätt än vad som är fallet inom ämbetsverken göra avvägningar, prioriteringar och bedömningar av komplicerad teknisk eller ekonomisk natur.

I sammanhanget vill vi även erinra om att såväl utredningen som flera remissinstanser uttalat tveksamhet beträffande ämbetsverksformens ändamålsenlighet vid en strikt företagsmässig inriktning av verksamheten. Till dessa instanser hör järnvägsstyrelsen och domänstyrelsen medan Motororganisationernas samarbetsdelegation och Svenska vägföreningen t. v. kan acceptera den föreslagna företagsformen men inte anser att den bör vara slutgiltig.

Verkets ledning

I propositionen föreslås att ledningen av verket skall utgöras av en lekmannastyrelse om f. n. fyra ledamöter jämte generaldirektören. Några remissinstanser har förordat att antalet bör vara flera än fyra. I likhet med dessa instanser vill vi förordat en något större styrelse för att vid sidan av parlamentarikerna även näringslivet och teknisk sakkunskap skall kunna vara representerade i verksledningen. Styrelsen bör därför bestå av sju ledamöter inberäknat generaldirektören.

Under hänvisning till den anförda motiveringen hemställes,

att riksdagen vid behandlingen av Kungl. Maj:ts proposition nr 129 måtte besluta

1. att vid val mellan verksamhet i egen regi och av utomstående vägmyndigheten alltid skall infordra anbud från andra företag i syfte att åstadkomma konkurrens och relevanta kostnadsjämförelser,

2. att ombilda statens vägverk från ämbetsverk till affärsdrivande verk, samt

3. att antalet ledamöter i verkets lekmanstyrelse bör vara sju, inberäknat generaldirektören och självskriven ledamot och ordförande.

Stockholm den 1 november 1966

Cecilia Nettelbrandt (fp) *C.-G. Enskog (fp)* *Erik Tobé (fp)*

W. Werbro (fp) *Gösta Sterne (fp)*
