

Nr 82.

Av herrar **Lundqvist** och **Mannerskantz**, om översyn av väg- och vattenbyggnadsstyrelsens och vägförvaltningarnas organisation m. m.

I samband med det förstatligande av vägväsendet, som trädde i kraft från den 1 januari 1944, uttalades från skilda håll farhågor för att kostnaderna för administrationen skulle komma att öka genom förstatligandet. I varje fall ansåg man sig kunna förutse, att de verkliga kostnaderna väsentligt skulle komma att överstiga de beräknade.

Dessa farhågor ha tyvärr besannats på ett blott alltför skrämmande sätt.

1942 års vägsakkunniga beräknade (SOU 1943: 1), att kostnaderna för avlöningar inom väg- och vattenbyggnadsstyrelsen efter vägväsendets förstatligande skulle komma att uppgå till normalt 680 671 kronor årligen. Nettoutgifterna för detta ändamål uppgingo under budgetåret 1948/49 till 3 830 109 kronor och komma enligt årets statsverksproposition att för budgetåret 1950/51 stiga till 4 151 200 kronor.

De av vägsakkunniga för helt budgetår beräknade kostnaderna för väg- och vattenbyggnadsstyrelsens omkostnader uppgingo till 206 200 kronor. Nettoutgifterna för ändamålet belöpte sig under budgetåret 1948/49 till 722 224 kronor och skulle för budgetåret 1950/51 komma att uppgå till 852 000 kronor.

De årliga avlöningskostnaderna för de i samband med förstatligandet föreslagna vägförvaltningarna och vägmästarorganisationen beräknades av vägsakkunniga till 3 974 004 kronor. Det årliga anslagsbehovet för vägförvaltningens omkostnader beräknades av de sakkunniga till 484 000 kronor. Motsvarande kostnader uppgingo under budgetåret 1948/49 till 9 917 136 resp. 2 429 376 kronor. För budgetåret 1950/51 beräknas medelsbehovet härvidlag till 10 981 000 kronor resp. 2 351 000 kronor.

De sammanlagda kostnaderna för här redovisade poster beräknades således av 1942 års vägsakkunniga till 5 344 875 kronor. De verkliga kostnaderna under budgetåret 1948/49 stannade först vid summan 16 898 845 kronor. Under budgetåret 1950/51 skulle enligt statsverkspropositionen kostnaderna komma att stiga till 18 335 200 kronor.

En jämförelse mellan de vid förstatligandet beräknade administrationskostnaderna för vägväsendet och anslagsaskandena till samma ändamål för 1950/51 ger således vid handen, att en kostnadsökning av icke mindre än 12 990 325 kronor inträtt. Detta utgör en ökning med 243 procent.

I samband med förstatligandet av vägväsendet uttalade dåvarande departementschefen i propositionen nr 224 till 1943 års riksdag, att en viss utbygg-

nad av organisationen sannolikt skulle komma att visa sig nödvändig, då mera »normala» förhållanden åter inträdde, d. v. s. då det åter skulle bli möjligt att tillgodose väg- och brobyggnadsväsendets behov av medelstilldelning för önskvärda investeringar, ny- och ombyggnader o. d.

En utbyggnad av organisationen, som medfört en ökning av administrationskostnaderna med icke mindre än 243 procent, kan icke gärna karakteriseras endast som en »viss» utbyggnad. Ej heller är det möjligt att under hänvisning till det förändrade penningvärdet tillfredsställande motivera en så kraftig kontinuerlig kostnadsstegring. De på grund av stegringen i administrationskostnaderna ökade anslagen till förvaltningen motsvaras ingalunda av en liknande ökning av anslagen till väg-, bro- och hamnbyggnader, till vägunderhåll o. d. Den del av här påvisade kostnadsökning, som kan sägas ha kommit vägar, broar och hamnar direkt till godo, torde vara ytterst ringa. Orsaken till ökningen är förmodligen att söka i andra omständigheter och framför allt då i en ansvällning i de rena förvaltningsgöromålen.

Då samhällets kostnader för den statliga vägadministrationen utgöra en icke oväsentlig del av hela det anslag, som ansetts möjligt att bevilja vägväsendet, är en utveckling av kostnadsramen sådan som den här exemplifierade ägnad att inge mycket allvarliga farhågor. Observeras bör, att administrationen och dess omkostnader ha ökat även under de budgetår, då statsmakterna av statsfinansiella hänsyn sett sig nödsakade att vara ytterligt återhållsamma i anslagsgivningen till byggande och förbättrande av vägar, broar och hamnar samt till väg- och brounderhåll.

Det synes oss därför nu vara hög tid, att man i besparingssyfte vidtager en översyn av den administrativa organisationen på vägväsendets område. Åtskilliga rationaliseringsmöjligheter torde finnas, vilka om de rätt utnyttjas kunna medföra avsevärda besparingar. De medel man genom en rationalisering av förvaltningen kan inbespara böra enligt vår mening komma det praktiska vägarbetet direkt till godo.

Vidare är det absolut nödvändigt, att man i tid vidtager åtgärder för att motverka en ytterligare ansvällning av vägadministrationen.

I samband med den här föreslagna översynen borde man också taga i övervägande, huruvida det verkligen är lämpligt att för vägförvaltningarnas behov av körningar hålla en så stor lastbilsпарк som för närvarande är fallet. Säkerligen kunna vägförvaltningarna i större utsträckning använda sig av de möjligheter till förhyrning av lastbilar, vilka genom den enskilda åkerirörelsen och biltransportföretagen stå till buds. Härigenom böra avsevärda belopp, som nu utbetalas dels till löner, dels till lastbilarnas underhåll och drift, kunna minskas. Icke minst underhållskostnaderna för de statliga vägväsendet tillhöriga fordonen synas vara väl stora jämförda med vad som i enskild företagsamhet anses skäligt. Detta förhållande, som är känt även från andra grenar av den statliga förvaltningen, är ur psykologiska synpunkter lättförklarligt. Det torde förtjäna beaktande, då man överväger olika möjligheter att nedbringa statsutgifterna för vägväsendet.

Ehuru departementschefen i årets statsverksproposition varit i hög grad

återhållsam, då det gällt inrättandet av begärda nya tjänster, torde det likväl icke kunna förnekas att personalutökningen inom det statliga vägväsendet sedan 1944 varit avsevärd. Det har för riksdagens del varit svårt att inför varje enskilt nytt budgetår kunna till fullo bedöma behovet av nyinrättade tjänster och följderna av eventuella medgivanden därvidlag för framtiden.

Med den erfarenhet, som de gångna åren givit beträffande växtkraften i den statliga förvaltningsapparaten, är det beklagligt att riksdagen icke tidigare berett sig möjlighet till en överblick och översyn av exempelvis vägadministrationen. Desto nödvändigare är detta emellertid i dagens läge, då man tvingas konstatera en utgiftsökning för ändamålet under den knappa tiden mellan 1944 och 1950 med hela 243 procent.

Ett förslag om en allmän översyn av vägväsendets administration synes oss därför vara berättigat. Översynen bör göras i syfte att väsentligt nedbringa kostnaderna för de rent administrativa göromålen, men den bör också taga sikte på möjligheterna att genom rationaliseringar av själva arbetsprocessen o. d. göra önskvärda besparingar. Hänsyn bör också tagas till den även på andra förvaltningsområden påtalade tendensen att onödigtvis belasta de ute på linjen arbetande tjänstemännen — väggingenjörer, vägmästare m. fl. — med tidsödande skrivgöromål.

Vid den allsidiga genomgång av verksamhetsområdet för väg- och vattenbyggnadsstyrelsen och vägförvaltningarna, som torde erfordras, böra enligt motionärernas mening anlitas jämväl utomstående, särskilt tillkallade sakkunniga — i likhet med vad riksdagen föreslagit beträffande översynen av arbetsmarknadsstyrelsen och arbetsförmedlingen.

Med stöd av vad vi sålunda anfört hemställa vi,

att riksdagen måtte besluta att i skrivelse till Kungl. Maj:t begära en skyndsam översyn av väg- och vattenbyggnadsstyrelsens och vägförvaltningarnas organisation och arbets sätt liksom av medelsdisponeringen för ändamålet i syfte att nedbringa statens utgifter på ifrågavarande område.

Stockholm den 20 januari 1950.

R. Lundqvist.

Axel Mannerskantz.