

**Nr 441.**

Av herr Hjalmarson m. fl., om upprustning av vägväsendet m. m.

*Ökade väginvesteringar ekonomiskt berättigade.*

De konsekvenser, som otillfredsställande förhållanden inom vägväsendet medföra, blevo särskilt uppenbara under det gångna året. Vägförbindelser som måste anses ha en mycket stor betydelse för landets transportväsende voro då under vinterns påfrestningar avbrutna och sedermera på grund av reparationsarbeten svårframkomliga lång tid efter tjällossningens slut. De kostnader, direkta eller indirekta, som uppstå för fordonsägare genom vägarnas bristfälliga tillstånd, äro betydande. Det medför bl. a. en avsevärd kapitalförstöring, en stegring av underhålls- och reparationskostnaderna liksom av drivmedelsförbrukningen, varjämte transportapparatens effektivitet minskas och ett rationellt utnyttjande av våra kommunikationer försvåras. Distributionskostnaderna, vilka i sista hand betalas av konsumenterna genom pålägg på varupriserna, komma härigenom att stiga.

Det är mot bakgrunden av det här anförda som väg- och vattenbyggnadsstyrelsen bl. a. framhåller: »Utvecklingen har emellertid lett till ett sådant tillstånd på vägområdet, att ökade investeringar äro icke blott berättigade utan oundgängligen nödvändiga, såvida man icke vill riskera, att innevarande års förhållanden — med tidvis avbrott i betydelsefulla vägförbindelser och under längre tid svårframkomliga vägar — skola upprepas alltför många år framåt. Det är nämligen icke längre möjligt att undvika, att sådana förhållanden som i år — och till och med i försvårad grad — kunna komma att inträda under de år framåt, som erfordras för att taga igen på vägväsendets område vad som hittills eftersatts.»

Styrelsen sammanfattar sina synpunkter i följande uttalande: »Tillståndet på vägområdet motiverar, att även i jämförelse med andra angelägna behov tillgodoseendet av behovet inom vägväsendet måste ges prioritet.»

*Eftersläpningen betydande.*

Den eftersläpning i väginvesteringarna som föreligger har av 1950 års långtidsutredning uppskattats till cirka 750 miljoner kronor för åren 1938—1950 räknat i 1948 års priser. En beräkning sådan som denna är givetvis mycket vansklig att utföra, vilket utredningsmännen själva medgiva. Med hänsyn till produktionsapparatens utbyggnad och modernisering och den allmänna standardhöjning som ägt rum under denna tid, vilket medfört en väsentligt ökad godsomsättning inom landet, synes den siffra långtidsutredningen anför snarare vara för låg än motsatsen.

*Utvecklingstendenser inom fordonstrafiken.*

Vid ett bedömande av angelägenheten av ökade investeringar för vägväsendet måste även hänsyn tagas till utvecklingstendenserna inom biltrafiken såväl vad beträffar antalet fordon som lastbils- och bussbeståndets förskjutning mot större genomsnittlig tyngd. Av de beräkningar, som finnas redovisade i väg- och vattenbyggnadsstyrelsens *petita*, framgår sålunda, att antalet fordon beräknas vara ungefär fördubblat vid årsskiftet 1952/53 jämfört med åren närmast före kriget. Beräkningar giva vidare vid handen att 39 % av lastbilsparken under förra året hade ett högsta hjultryck av 2,5 ton, medan motsvarande siffra år 1939 var 6 %. Drygt 28 % av totala antalet lastbilar hade 1950 en tillåten maximilast av över 4 000 kg mot endast 5,6 % år 1939. Allt eftersom de äldre årsmodellerna uttrangeras kommer lastbilsparken till allt större del att bestå av tunga lastbilar. Detta kommer självfallet att ställa ytterligare ökade krav på vägarnas bärkraftighet och kapacitet, krav som måste tillgodoses såvida den nu betydande och onödiga kapitalförstöringen av den rullande materielen skall kunna bringas att upphöra och bättre förutsättningar för en ökad trafiksäkerhet skola kunna skapas.

Det efter kriget alltmer utvidgade handelsutbytet med kontinenten har lett till en ökad internationell samtrafik. En väsentlig del av transportererna sker med lastbil. Genom de kontinentala vägarnas större kapacitet har utvecklingen mot användandet av större enheter där gått snabbare än i Sverige. Det synes oss vara angeläget, att vi i vårt land snarast söka uppnå ett sådant tillstånd inom vägväsendet, att vi kunna tillgodogöra oss dels den ekonomiska fördelen av större enheter vid långtransporter, dels den vinst, som en effektiv samtrafik innebär. Efter vad vi erfarit tvingas man nu i många fall omlasta godset, innan det föres vidare in i Sverige.

*Regeringens förslag — ingen ökning av väginvesteringarnas realvärde*

En upprustning av det svenska vägväsendet är en av de angelägnaste uppgifterna statsmakterna nu stå inför. Föredragande statsrådet framhåller i årets statsverksproposition behovet av en sådan upprustning. Han anför bl. a.: »En ökning av anläggningsverksamheten i överensstämmelse med det av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen framlagda investeringsprogrammet framstår som i hög grad önskvärd och bör enligt min mening uppställas som ett mål.»

Vi nödgas emellertid konstatera, att den positiva ståndpunkt, åt vilken statsrådet i mera allmänna ordalag ger uttryck, icke motsvaras av en lika stor beredvillighet vid framläggande av förslag om investeringarnas storlek. I själva verket torde med hänsyn till penningvärdets fall ingen väsentlig förändring av investeringsvolymen i jämförelse med föregående år ha föreslagits. I den ram, som föreslås till investeringar inom vägväsendet, inrymmes nämligen även den betydande del, som, på grund av omläggningen från budgetårs- till kalenderårsberäkning, avser andra halvåret 1953.

Det beräknas att de disponibla medlen för väginvesteringar för budgetåret 1951/52 uppgå till 168,5 milj. kronor, av vilka 127,2 milj. anvisades av riksdagen vid förra årets vårsession och 41,2 milj. äro reserverade medel. Då penningvärdet kan beräknas ha sjunkit med ungefär 20 % under det gångna året, motsvaras detta belopp i 1952 års penningvärde av (168,5 + 33,7) 202,2 milj. kr. Enligt statsrådets egen uppskattning beräknas reservationerna vid ingången av budgetåret 1952/53 uppgå till 43,5 milj. kr., vilket är 10 milj. kr. mer än det av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen beräknade, och den del av anslagen som beräknas falla på budgetåret 1952/53 till 156 milj. kr. Sammanlagt skulle således endast (43,5 + 156) 199,5 milj. kr. vara disponibla för det kommande budgetåret. Enligt dessa beräkningar skulle under budgetåret 1952/53 vara disponibelt ett belopp, som med ca 3 milj. kr. understiger det för innevarande år tillgängliga.

### *Tillgången på arbetskraft kan förbättras.*

Statsrådet motiverar huvudsakligen sin åtgärd att reducera anslagen i förhållande till väg- och vattenbyggnadsstyrelsens äskanden med en hänvisning till arbetskraftssituationen. De åtgärder statsrådet själv föreslagit böra emellertid, tillsammans med dem vi i det följande förordade, väsentligt kunna underlätta anskaffandet av arbetskraft. Det aktuella merbehov av arbetskraft, som skulle erfordras vid en ökning av investeringsramen med exempelvis 25 milj. kr., är dock relativt blygsamt och betyder i själva verket icke mer än behovet vid en stor fabriksenhet inom industrien.

Nedan antydda åtgärder skulle förmodligen högst väsentligt kunna öka tillgången på arbetskraft.

1. Förutsättningar för tidigare förberedelsearbeten och större arbetsobjekt skapas genom utbyggnad av planeringsavdelningarna och, som föreslagits av statsrådet, genom övergång till anslagsberäkning per kalenderår. Den sistnämnda åtgärden bör kompletteras med en ändring av de nu tillämpade normerna vid uppdelningen av anslagen.

2. Decentraliseringen utvidgas genom delegerande i ökad omfattning av beslutanderätt dels från styrelsen till vägförvaltningarna, dels inom vägförvaltningarna från högre till lägre tjänstemän. Härigenom bör tiden för ärendenas behandling kunna nedbringas, varvid möjligheterna för tjänstemännen att i större utsträckning kunna ägna sig åt mera produktiva uppgifter ökas. Befattningshavarna stimuleras genom detta även till egna initiativ.

3. Arbete även under vintermånaderna tillämpas i ökad utsträckning. Den redan tillgängliga arbetskraften kan därmed bättre utnyttjas. Den fördyring av vägbyggandet, som uppstår genom vinterarbetet, bör med hänsyn till läget godtagas.

4. Behovet av arbetskraft minskas genom en fortlöpande mekanisering.

5. De lokala arbetskraftsreserverna tillvaratagas i större utsträckning än hittills.

6. Bedömandena av det ytterligare arbetskraftsbehov, som här efter kan tänkas föreligga, göras i så god tid, att förberedelser för att kunna erhålla utländsk arbetskraft icke medföra onödigt dröjsmål vid de aktuella arbetenas påbörjande och utförande.

*Planerings- och projekteringsarbetet bör utvidgas.*

Av särskild vikt synas oss förslagen under första punkten vara. Vid utformningen av verkets nuvarande organisation och arbetsuppgifter, vilket skedde under en tid av lägsta tänkbara verksamhet på vägområdet, blevo vissa avdelningar underdimensionerade, medan andra synas ha fått ett omfång som bör tillåta en reduktion av antalet tjänstemän. Att vägbyråns planeringssektion tillhör den första kategorien måste numera anses ostridigt liksom att den personal på de olika vägförvaltningarna, vilken kan avdelas för planeringsarbetet, är otillräcklig. Det synes oss vara utom all diskussion, att den första förutsättningen, för att väg- och vattenbyggnadsstyrelsen skall ha möjlighet att i full utsträckning disponera de anslag som beviljas för väginvesteringar, är att verket hinner utföra de planerings- och projekteringsarbeten, som äro nödvändiga för att arbetena över huvud taget skola kunna påbörjas. Planeringsarbetet har blivit en flaskhals, som i betydande utsträckning bär ansvaret för att investeringsverksamheten icke kunnat bedrivas i hastigare takt än vad som skett. I och med att beslut fattas om en verklig upprustning av vägväsendet, komma dessa olägenheter att bli än mer påtagliga. Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen framhåller i anslutning till detta spörsmål bl. a. följande: »För närvarande är denna personal så otillräcklig att verket — även med nuvarande investeringsram — har de största svårigheter att medhinna projekteringsarbetet för aktuella byggnadsföretag. Sådana väsentliga arbeten som lönsamhetskalkyler och planläggning i samband med samhällsplaneringen måste i hög grad eftersättas, för att den direkta projekteringen för byggnadsföretagen någorlunda skall medhinnas. Projekteringen utgör ändock en trång sektor för vägbyggnadsverksamheten. Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen har ansett det så angeläget med personalförstärkning på detta område, att styrelsen till förmån för äskandena härom avstått från att framföra andra i och för sig synnerligen välmotiverade önskemål om personalförstärkning för andra arbetsuppgifter.»

En personalförstärkning inom denna sektion ter sig även från teknisk-ekonomiska utgångspunkter som synnerligen betydelsefull. Styrelsen har i sina petita bl. a. framhållit att »den eftersläpning i utvecklingen, som sålunda kännetecknar våra dagars svenska vägväsende, motsvaras av en eftersläpning på planläggningsområdet. För utvecklingen fordras, att särskild omsorg lägges vid planeringar för vägväsendets utbyggnad för att en ur samhällsekonomisk synpunkt lämplig utbyggnad i etapper skall kunna ske, varvid ständigt måste hållas i sikte den framtida vägtrafikens krav på transportledernas utformning». Överrevisorerna för väg- och vattenbygg-

nadväsendet ha i sin berättelse för tiden 1 juli 1949—30 juni 1950 bl. a. uttalat: »Enligt överrevisorernas mening vore det emellertid av största värde, om styrelsen i större utsträckning än hittills sörjde för att behovet av vägomläggningar styrktes genom framläggande av lönsamhetskalkyler för föreslagna arbeten. De förslag till vägbyggnader, som framläggas, sakna alltså i de flesta fall utredning om företagets betydelse ur ekonomisk synpunkt.»

Dessa fakta, som enligt vår mening äro av sådan vikt att de icke kunna få åsidosättas, äro bl. a. grundläggande för de normer, efter vilka de beviljade anslagen fördelas på olika arbetsprojekt. De sakkunniga för utredning angående näringslivets lokalisering ha i sitt förra året avgivna betänkande också framhållit som sin mening, att det synes nödvändigt att en prioritetsbedömning av olika kommunikationsobjekt verkställas, varvid en avvägning måste ske mellan de sociala skäl, som tala för en utjämning av kommunikationsstandarden mellan olika landsändar, och den ekonomiska synpunkt, som talar för en utbyggnad och förbättring, där denna är mest räntabel. För att dylika bedömanden skola kunna göras, fordras ett fullgott underlag. Det synes därför vara en primär uppgift att snarast verkställa och slutföra sådana utredningar, att tidsenligt material i detta avseende står till verkets förfogande. Vad som i detta avseende främst fordras äro nya normalsektioner, nya normalbestämmelser och en på trafikflödesmätningar, prognoser och kartläggning av det nuvarande vägbeståndet baserad utbyggnadsplan för de olika typerna av landets vägnät. Dessa uppgifter komma även att åtminstone i viss utsträckning belasta planeringsavdelningen. En sammanfattning av projekteringsverksamheten inom vägväsendet ger således vid handen, att följande betydelsefulla uppgifter ingå i densamma: 1) Projektering som är betingad av det aktuella byggnadsprogrammet. 2) Planeringar och utredningar som erfordras för vägnätets framtida utformning i stort. 3) Projektering som erfordras i samband med samhällsplaneringen. 4) Vissa administrativa uppgifter i anslutning till projekteringen.

De värden, som stå på spel när det gäller investeringar inom vägväsendet, och de olyckliga följder en felinriktad utbyggnad av vägarna kan medföra under en lång följd av år, utgöra i och för sig ett tillräckligt motiv för en förstärkning av den personal, som sysselsättes med projekterings- och planeringsarbetet, därest icke möjligheter beredas styrelsen att i betydande utsträckning anlita privata företag för att lösa dessa uppgifter. Därtill kommer att en sådan förstärkning redan vid den av statsrådet föreslagna investeringsvolymen måste, som tidigare anförts, anses för knapp, för att ens de aktuella och mest brådskande planeringsarbetena skola kunna tillfredsställande skötas. Än mer nödvändig ter sig då denna personalförstärkning vid en successiv upprustning av vägväsendet. Vi anse därför, att en förstärkning av vägbyråns personal på avdelningen för landsbygden med åtminstone en förste byråingenjör nu är ofrånkomlig. I anslutning till detta

yrkande vilja vi emellertid framhålla att en reducering av personalen i minst motsvarande omfattning på andra avdelningar inom styrelsen bör vara möjlig. Det är vår uppfattning, att funktioner av bl. a. kontrollkaraktär därvid med fördel kunna inskränkas.

Av väsentlig betydelse är emellertid icke endast att arbetskraft i tillräcklig utsträckning står till förfogande för den centrala planeringen, som måste ske mer i stora drag. Även ute i de lokala förvaltningarna är behovet av planeringspersonal i olika funktioner betydande. Även om på detta område vissa förbättringar kunnat genomföras, kan läget icke betraktas som tillfredsställande. Någon utökning av större omfattning totalt sett av personalen torde emellertid icke vara nödvändig. Betydande resultat borde däremot kunna nås om de lokala förvaltningarna och den centrala styrelsen medgäves friare rätt att i varje särskilt område laga efter lägenhet. Härigenom skulle praktiskt erfaren arbetskraft kunna i stegrad omfattning tagas i anspråk och över huvud taget en anpassning ske till rådande arbetsförhållanden och tillgången på för olika arbetsuppgifter lämpad personal.

*Femårsplan för vägväsendets upprustning bör beslutas.*

Riksdagen bör enligt vår mening göra ett bestämt uttalande om önskvärdheten av en mera långsiktig politik för vägväsendets upprustning. Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen har för sin del framlagt ett förslag till investeringsprogram för den närmaste framtiden, vilket i allt väsentligt förefaller oss väl avvägt. Då vi emellertid trots allt se oss nödsakade att räkna med större arbetskraftssvårigheter än styrelsen förutskickat — även om omedelbara åtgärder vidtagas för att öka tillgången på arbetskraft, måste man räkna med en viss tid innan dessa få effekt — anse vi oss böra vidtaga vissa begränsningar i den ansvariga myndighetens förslag för innevarande och nästa kalenderår. Denna ståndpunkt ha vi markerat genom att föreslå en sänkning på 10 milj. kr. för vart och ett av de båda ifrågavarande åren.

Kalenderår	Investeringsram milj. kronor
1952 .....	155
1953 .....	190
1954 .....	240
1955 .....	280
1956 .....	320

Investeringsramen för städer, som äro väghållare, bör helt naturligt också successivt ökas. Vi ha intet att erinra mot väg- och vattenbyggnadsstyrelsens målsättning i detta avseende.

*Finansiering genom tillgängliga automobilskattemedel.*

Betydelsen av den omläggning av anslagsberäkningen till kalenderår i stället för budgetår, som föreslås i årets statsverksproposition, vilja vi

starkt understryka. Ett ytterligare steg mot en ur arbetsplanerings- och arbetseffektivitetssynpunkt fördelaktigare fördelning av väganlagen anse vi en mindre rigorös uppdelning av dessa vara. Förslagsvis skulle de kunna indelas i endast följande tre huvudgrupper: 1) Allmänna vägar på landsbygden. 2) Allmänna vägar i städerna. 3) Enskilda vägar. Anslagen till dessa grupper höra därefter uppdelas i sådana som avse underhåll och sådana som avse byggande.

Övergången till kalenderårsberäkning medför att investeringsanslagen för vägväsendet för budgetåret 1952/53 till icke oväsentlig del avse arbeten som komma under utförande först andra halvåret 1953. Av det anslag statsrådet föreslår för statliga väginvesteringar, 220,5 milj., beräknas sålunda 65 milj. avse arbeten under sista hälften av år 1953. Genomförandet av det av oss förordade investeringsprogrammet, som innebär en ökning i jämförelse med det i statsverkspropositionen föreslagna, medför med utgångspunkt från statsrådets beräkningssätt att inberäknat anslagen till städer som äro väghållare ungefär 75 milj. kronor böra kunna hänföras till sista halvåret 1953.

Den ökning av anslagen för nästa budgetår i jämförelse med de i statsverkspropositionen framlagda, som erfordras om de tidigare i motionen föreslagna investeringsprogrammen följas, kan uppskattas till ungefär 25 milj. kronor.

Riksräkenskapsverket har beräknat automobilskattemedelsinkomsterna för budgetåret 1952/53 till i runt tal 455 milj. kronor under förutsättning av oförändrade ordinarie skattesatser. Beräkningen synes oss dock osäker och tagen i underkant. Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen har sålunda uppskattat dessa inkomster till cirka 500 miljoner kronor. Det totala belopp, som enligt vårt förslag skall täckas av dessa inkomster, uppgår till 530 milj. kronor. De 75 milj., som avse arbeten som komma att utföras under tiden 1 juli—31 december 1953, böra emellertid täckas av då inflytande medel. En rent budgetteknisk reglering av detta bör icke vara omöjlig.

Det synes oss emellertid icke nödvändigt att riksdagen redan nu beviljar de ytterligare anslag som erfordras för programmets genomförande. Verkningarna av de åtgärder som föreslagits för att öka arbetskraftstillgången böra avvaktas. För planering och igångsättande av arbetsprojekt torde det för väg- och vattenbyggnadsstyrelsen vara till fyllest att veta inom vilken ram de kunna handla. Riksdagen bör därför uttala att de medel, som visa sig nödvändiga utöver vad i statsverkspropositionen föreslås, må inom investeringsprogrammets ram äskas å tilläggsstat.

Med stöd av vad ovan anförts hemställa vi,

att riksdagen måtte

a) fastställa nedan angivna investeringsprogram för väg- och brobyggnader på landsbygden

Kalenderår	Investeringsram milj. kronor
1952	155
1953	190
1954	240
1955	280
1956	320;

b) besluta att anslagen till Bidrag till byggande av vägar och gator inom städer, som äro väghållare, på motsvarande sätt successivt skola ökas till 70 milj. kronor, senast år 1956;

c) uttala att anslag för budgetåret 1952/53 avseende investeringar till vägväsendet under tiden 1 juli 1952—31 december 1953, vilka visa sig erforderliga utöver vad i statsverkspropositionen föreslagits, må inom ramen för ovanstående investeringsprogram äskas å tilläggsstat;

d) besluta, utöver vad i statsverkspropositionen föreslås, inrätta en förste byråingenjörsbefattning i Ce 29 å vägbyrån, avdelningen för landsbygden, samt i samband därmed uttala att minst motsvarande begränsning bör göras på andra avdelningar inom styrelsen;

e) besluta att de anslag, som skola täckas av inflytande automobilskattemedel, skola avräknas på det sätt som i motionen anvisats;

f) i övrigt beakta vad i motionen anförts.

Stockholm den 26 januari 1952.

*Jarl Hjalmarson.*

*Martin Skoglund.*

*Folke Kyling.*

*T. G. v. Seth.*

*Elis Håstad.*

*Erik Hagberg.*

*E. Birke.*

*Ernst V. Staxäng.*