

Nr 289

Av herr **Andersson, Torsten**, om fastställande av en ram för investeringarna inom stockholmsregionen.

Statens investeringsverksamhet har numera blivit betydande. För att underlätta överskådligheten tillämpas ett system med investeringsramar för de olika affärsverken. Vissa anslag kan läggas utanför den ramreglerade verksamheten. I huvudsak kan dock investeringsramarna tjäna som mätare på de statliga investeringarnas omfattning.

Dessa anger fördelningen av investeringarna på olika ämbetsverk och olika verksamhetsområden. Det måste anses vara viktigt att kunna mäta den totala effekten av statens investeringar. Men det måste vara minst lika angeläget att kunna avläsa effekten av investeringsverksamheten för olika landsdelar. För den samhällsekonomiska balansen störande fenomen kan uppstå inte enbart genom att de totala investeringarna överskrider finansiella och andra tillgångar. Svårigheter kan uppkomma även därigenom att de i vidsträckt mening produktiva resurserna överansträngs inom ett visst område.

Risken för en överinvesteringskris måste betecknas som påtaglig för stockholmsregionen. Statsmakterna har beslutat eller planerar att kraftigt utöka bostadsbyggandet, bygga ett storflygfält vid Halmsjön och flygverkstäder i anslutning därtill samt forcera motorvägen Stockholm—Uppsala. Totalkostnaderna för alla dessa anläggningar blir betydande med hänsyn tagen till landets totala resurser. Storflygfältet beräknas kosta 153 milj. kronor i 1957 års penningvärde. Anläggningskostnaderna för två flygverkstäder har uppskattats till 80 à 95 milj. kronor. Till denna summa skall läggas investeringar i maskiner till minst samma belopp. Den snabbare utbyggnaden av motorvägen kostar 30 milj. kronor utöver vad som föreslagits i flerårsplanerna. Förbindelsen mellan motorvägen och storflygplatsen kostar 6 milj. kronor. Utökningen av bostadsbyggandet inom Stor-Stockholm är något osäker men kan uppskattas till 4 000 lägenheter per år. Det motsvarar en produktionskostnad på lågt räknat 160 milj. kronor.

Det torde vara uppenbart att denna väldiga ökning av investeringarna till en begränsad del av landet inte kan vara möjlig utan allvarliga desorganisationsfenomen på speciellt arbetsmarknaden. Det är sant att investeringarna för flygfältet och därmed förbundna anläggningar skall utföras under flera år. För nästa budgetår föreslås 25 milj. kronor till flygfältet, 6 miljoner till motorvägen och 16 miljoner till verkstäder. Men även med hänsyn

härtill kommer investeringsökningen att uppgå till minst 200 milj. kronor. Denna summa ligger säkerligen i underkant. De kommunala följdinvesteringarna har inte medräknats. Kostnaderna för anläggning av gator, vatten och avlopp är stora.

Det framstår som nödvändigt att en årlig investeringsram fastställs för Stor-Stockholm, åtminstone vad de statliga investeringarna beträffar. Det är ofrånkomligt redan för att möjliggöra en nödtorftig överskådlighet. Hade en investeringsram funnits, hade en sådan anhopning av investeringar knappast föreslagits eller beslutats. En investeringsram för stockholmsregionen kan inte undvaras om investeringarna skall hållas inom de reala tillgångarna. De finansiella resurserna är ytterst begränsade. Det bör påpekas att statsmakterna trots detta beviljat ABA ett under sju år räntefritt lån på 65 milj. kronor. En i realiteten underbalanserad driftbudget och ett alltför litet sparande manar till största återhållsamhet. Det synes därför riktigast och klokast att begränsa de av statsmedel eller med statliga lån finansierade investeringarna inom stockholmsregionen till den ram som anges av innevarande års investeringar. Det kan inte vara riktigt att en våldsam forcering av investeringarna inom detta område får äventyra den samhällsekonomiska stabiliteten.

Med stöd av det ovan anförda hemställs,

att riksdagen måtte för stockholmsregionen fastställa en ram för de av statsmedel eller med statslån finansierade investeringarna av samma omfattning som innevarande års investeringar av nämnda slag inom området.

Stockholm den 26 januari 1958

Torsten Andersson