

Nr 507

Av herr **Bohman m. fl.**, i anledning av *Kungl. Maj:ts framställningar om byggande av vägar och broar.*

(Lika lydande med motion nr 426 i Första kammaren)

Sjätte huvudtiteln i årets statsverksproposition inledes med en redogörelse för den snabba utvecklingen på trafik- och transportområdet och för de statliga insatser av olika slag som krävs i anledning härav. Ur väg- och vattenbyggnadsstyrelsens *petita* återges därefter en beskrivning av det svenska vägnätets bristfälliga skick i åtskilliga hänseenden och av behovet av ökad upprustning och förbättrat underhåll för att åstadkomma ett vägnät, som motsvarar den snabbt växande trafikens krav. Gentemot de ståndpunktstaganden som Kungl. Maj:t i anledning härav gjort kan emellertid enligt vår mening riktas kritik i vissa hänseenden.

Behovet av målmedvetenhet och planmässighet i det svenska vägbyggnadsväsendet har vid upprepade tillfällen understrukits icke endast av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen utan också av riksdagen. Det har — senast i motioner vid förra årets riksdag (bl. a. I: 222 och II: 269) — erinrats om att riksdagen genom sitt godkännande av vägplanen år 1959 lade en grund för sådan planmässig vägbyggnadspolitik. I nyssnämnda motioner påmindes också om att riksdagen i samband därmed underströk ett tidigare uttalande, att en investeringspolitik, som gav möjlighet till en mera långsiktig arbetsplanering utan ändringar år från år, var en förutsättning för en tekniskt och ekonomiskt rationellt bedriven vägbyggnadsverksamhet. Det skulle därigenom bli möjligt att utnyttja fördelarna av en övergång från mindre till större arbetsföretag. Tidigare rådande ovisshet om kommande års medelstilldelning hade — hade riksdagen vidare uttalat — i stor utsträckning hindrat ett utläggande av stora entreprenader. Det hade dessutom blivit svårare att överblicka behovet av sysselsättning i fråga om arbetskraften.

De nedprutningar i förhållande till vägplanens ordinarie anslagsbelopp som senare riksdagar vidtagit vore — framhöll motionärerna ytterligare — från denna synpunkt otillfredsställande. Även om vägbyggnadsväsendet genom beredskapsmedel tillförts icke oväsentliga anslag, hade planmässigheten i vägbyggnadsväsendet och effektiviteten icke oväsentligt nedgått. Såsom väg- och vattenbyggnadsstyrelsen anförde i sina *petita* för kommande budgetår, hade betydande rubbningar i byggnadsverksamheten skett genom de stora differenserna mellan i flerårsplanerna upptagna belopp och beviljade ordinarie anslag. Omfattande omfördelning av anslagen hade måst företagas mellan

länen, varvid minskningen ofta drabbat de stora och mest angelägna vägföretagen. Den eftersträlvade planmässigheten i vägbyggnadsverksamheten har härigenom icke kunnat åstadkommas. Utvecklingen hade under senare år gått i riktning mot större företag med minskad användning av manuell arbetskraft och ökad insats av maskiner. För att de entreprenörer som kan komma i fråga för dylik verksamhet skall kunna hålla erforderlig maskinpark krävs att de någorlunda skall kunna beräkna tillgången på större vägbyggnadsföretag under ett antal år framåt. Det framstode därför som i hög grad angeläget att de ordinarie arbetena kunde bedrivas efter en plan, som lämnade uppgift om de kommande årens medelstilldelning.

Motionärerna erinrade vidare om att väg- och vattenbyggnadsstyrelsen för att åstadkomma den åsyftade målmedvetenheten i vägbyggnadsplaneringen med bibehållen möjlighet att variera vissa vägbyggnadsanslag efter konjunkturläget hade utarbetat en investeringsserie för de ordinarie arbetena lagd på en icke oväsentligt lägre nivå än vägplanens, varjämte styrelsen förutsatt att fullföljande av vägplanen skulle ske genom tillskott av beredskapsmedel. Till grund för den nya investeringsserien har styrelsen lagt den investeringsram av 380 milj. kr. som beviljades för år 1962 med den årliga ökning av 60 milj. kr. som redovisats i 1960 års kompletteringsproposition. Styrelsen hade kraftigt understrukt nödvändigheten av att den föreslagna investeringsserien följdes och hemställt om att den måtte fastställas av statsmakterna att ligga till grund för den ordinarie vägbyggnadsverksamhetens fortsatta bedrivande för budgetåren 1962/63—1964/65.

1962 års riksdag beslöt visserligen i enlighet med väg- och vattenbyggnadsstyrelsens av departementschefen förordade förslag att godtaga den av styrelsen föreslagna ökningen av de ordinarie vägbyggnadsanslagen med 60 milj. kr. men ansåg sig däremot icke kunna biträda de framlagda förslagen om ett flerårigt investeringsprogram.

I sina petita för kommande budgetår har väg- och vattenbyggnadsstyrelsen ånyo mot bakgrunden av betydelsen av en långsiktig planering kraftigt understrukt nödvändigheten av att en investeringsserie om minst tre år läggs till grund för de ordinarie väginvesteringarna. För budgetåren 1963/64—1965/66 erfordrades i enlighet härmed investeringsbelopp om respektive 500, 560 och 620 milj. kr., d. v. s. en fortsatt årlig uppräknig av de ordinarie anslagen med 60 milj. kr.

Departementschefen har emellertid icke ansett sig kunna godtaga väg- och vattenbyggnadsstyrelsens nyssnämnda äskande, och de förslag i nedan nämnda hänseenden som görs i statsverkspropositionen kan generellt sett sägas vara ägnade att motverka den av alla eftersträlvade långsiktiga vägplaneringen.

Anslagen för byggande av vägar och broar

Såsom redan erinrats, beslöt föregående års riksdag godtaga den av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen föreslagna uppräknningen av rubr. anslag med 60 milj. kr. De anslag som för nästkommande budgetår föreslås i statsverkspropositionen innebär emellertid i praktiken, att den av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen föreslagna nya investeringsserien redan nu frångås och underskrides med 20 milj. kr. Formellt är visserligen anslaget upptaget till ett med 60 milj. kr. ökat belopp, men genom att det tidigare anslaget på 20 milj. kr. till vissa vägbyggnadsarbeten slopats och medel till de ändamål som hittills tillgodosetts genom detta anslag förutsatts skola i fortsättningen anvisas från anslagen till vägbyggande på landsbygden blir den reella ökningen för nästkommande budgetår allenast 40 milj. kr.

Motiven för att slopa anslaget till vissa vägbyggnadsarbeten kan i stort sett godtas. Det bör enligt vår mening vara möjligt att i allt väsentligt i flerårsplanerna inordna de ersättningsvägar som kommer att aktualiseras till följd av nedläggningen av trafiksvaga järnvägar. Ändringen i anslagshänseende medför emellertid att andra i flerårsplanerna intagna, mer prioriterade vägobjekt måste i tiden förskjutas och att den samlade investeringsramen blir relativt sett lägre än med tidigare anslagsprinciper.

Enligt vår mening bör den av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen föregående år presenterade och i år vidhållna investeringsramen i fortsättningen ligga till grund för det svenska vägbyggandet. En uppräknig av anslaget bör därför komma till stånd med ett belopp motsvarande den av departementschefen föreslagna reduceringen av ökningstakten med 20 milj. kr. Inom den totala investeringsramen kan detta åstadkommas genom en överföring av beredskapsmedel till ordinarie väganslag.

Det nuvarande konjunkturläget tyder på att störningar i arbetsmarknadsläget kommer att inträffa under nästkommande budgetår och att beredskapsarbeten i stor utsträckning måste komma till utförande. I överensstämmelse härmed har anslaget till arbetsmarknadsstyrelsen för sysselsättningspolitiska åtgärder i statsverkspropositionen upptagits till 300 milj. kr., varav 170 milj. kr. är avsedda att avräknas mot bilskattemedel. Det är att förvänta att arbetena till större delen blir förlagda till landets norra delar och i huvudsak kommer länsvägarna till godo. Vid en total investering av dessa 670 milj. kr. kan drygt hälften förväntas ske på länsvägar. Med avräkning av anslag för ödebygdsvägar och storbroar torde tilldelningen till riksvägar knappast överstiga 45 %.

En överföring av medel från beredskapsanslag till ordinarie vägbyggnadsanslag med 20 milj. kr. skulle innebära, att de ordinarie investeringarna ökade till 520 milj. kr. — en ökningstakt som motsvarar den för innevarande år beslutade — medan anslaget för sysselsättningsstödjande åtgärder i form av vägarbeten minskades från 170 till 150 milj. kr. Yrkande

om sistnämnda reducering kommer att göras i särskild motion. Det förtjänar understrykas, att en dylik överföring får effekt även ur sysselsättningspolitisk synvinkel genom den stabilare arbetsmarknad på vägområdet som en ökning av de ordinarie anslagen obestriddigen är ägnad att medföra.

Vid den berörda ökningen av de ordinarie anslagen bör eftersträvas en procentuell fördelning, som överensstämmer med väg- och vattenbyggnadsstyrelsens ursprungliga förslag. Till riksvägar bör alltså tilldelas 290 milj. kr., till ödebygdsvägar 8 milj. kr. och till storbroar 20 milj. kr. Fördelningen innebär att till länsvägarna föreslås utgå 202 milj. kr. mot det av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen ursprungligen föreslagna beloppet 174 milj. kr.

Investeringsserien för den fortsatta vägbyggnadsverksamheten

Departementschefen har, som redan erinrats, icke heller i år ansett sig kunna tillmötesgå de önskemål som framförts från väg- och vattenbyggnadsstyrelsens sida, att en investeringsserie för de kommande årens vägbyggnadsprogram skulle fastställas. Som motiv för sitt negativa ståndpunktstagande i detta hänseende har departementschefen åberopat behovet av att anpassa de offentliga investeringarna med hänsyn till utvecklingen av samhällsekonomien och på arbetsmarknaden. Det förelåg enligt hans mening icke skäl att behandla den statliga vägbyggnadsverksamheten annorlunda än andra delområden i den statliga investeringssektorn.

Enligt vår mening talar emellertid så starka skäl för att vägbyggnadsverksamheten grundas på en långsiktig planering, att de av departementschefen åberopade principiella betänkligheterna synes böra vika. Vi kan i detta hänseende ansluta oss till de uttalanden som gjordes i motioner vid föregående års riksdag (bl. a. I: 144 och II: 184) om vikten av att väg- och vattenbyggnadsstyrelsen hade tillgång till ordinarie medel av viss storleksordning samt kännedom om anslagens storlek under den period planeringsarbetet avsåg. Frågan har enligt vår mening — vilket också framhölls i berörda motioner — delvis kommit i ett annat läge genom styrelsens uppläggning av planeringsarbetet med en bestämd, på lägre nivå liggande investeringsserie för de ordinarie anslagen och med en av den växlande konjunktursituationen varierande tilldelning av beredskapsmedel. Härigenom har en förnuftig avvägning åstadkommit mellan å ena sidan önskemålet om en fastställd planeringsmetodik och å andra sidan konjunkturpolitiska hänsynstaganden.

Det må i detta sammanhang erinras om att statsrevisorerna i sin år 1962 verkställda granskning av statsverket behandlade även frågan om planmässighet i vägbyggnadspolitiken. Statsrevisorerna har därvid framhållit, att undantag redan nu förekommer från den eljest tillämpade grundsatsen i svensk statsförvaltning att statliga medelsbehov skall tillgodoses genom årliga anslag. Sådant undantag bör — menar revisorerna — kunna ifråga-

komma också beträffande väginvesteringarna. Det gäller, menar revisorer-na, att finna en lösning som möjliggör att »man tillämpar en investerings-ram för flera år och likväl behåller en marginal för konjunkturpolitiskt betingade begränsningar av arbetsvolymen».

Enligt vår uppfattning föreligger alltså skäl för att riksdagen uttalar sig för en målsättning för väginvesteringarna i enlighet med den av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen framlagda investeringsserien för de tre närmaste budgetårens statliga vägbyggnadsarbeten. Ett sådant uttalande kan visserligen icke under *alla* förhållanden vara för riksdagen bindande. Det är emellertid för det planmässiga vägarbetet av väsentlig betydelse att statsmakterna uttalat sig för en undre gräns för vägbyggnadsarbetet under fram-förliggande treårsperiod.

Reservationen av ordinarie medel för särskilda ändamål

För innevarande år hade av de ordinarie anslagsmedlen avsatts samman-lagt 60 milj. kr. till vägbyggande och vägunderhåll i norrlandslänen under beaktande av bl. a. vissa arbetsmarknadspolitiska synpunkter. Berörda »specialdestination» av de ordinarie medlen utsattes för befogad kritik vid föregående års riksdag. Metoden att »specialdestinera» vissa vägbyggnads-företag, som av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen icke ansågs ha motsvarande prioritet, vore — framhölls det av vissa motionärer (I: 222 och II: 269) — ägnad att förrycka planeringsarbetet. Metoden innebär i själva verket att beredskapsmedel, avsedda att komma till utförande på vägarna i vissa områden där särskilt behov av sysselsättningsstimulerande åtgärder före-ligger, avräknas från de ordinarie anslagen på sådant sätt, att den ordinarie tilldelningen av vägmedel till övriga delar av landet blir förhållandevis mindre. Givetvis kan ur vägbyggandets synvinkel ingen erinran riktas mot att behov av sysselsättningsstödjande arbeten kommer vägbyggandet till godo. Men det bör uppenbarligen icke ske på sådant sätt, att vägarbetet i övriga delar av landet måste i motsvarande mån reduceras. Bortsett från att ett dylikt förfarande är ägnat att motverka det behov av långsiktighet och målmedvetenhet i vägbyggandet, varom i stort sett enighet föreligger, är åtgärden att med ordinarie medel »bekosta» beredskapsarbeten ur princi-piell synvinkel högst betänklig.

Departementschefen är synbarligen medveten härom och hänvisar i statsverkspropositionen till att flerårsplanerna för åren 1964—1968 skall baseras på en vägpolitisk angelägenhetsgradering av vägbyggnadsbehoven och av dessas behovsfördelning på de olika länen. Enligt departementsche-fens uppfattning hade man därför »anledning räkna med» att vid dessa fler-årsplaners uppgörande den omfattande vägbyggnad som ägt rum i norra delen av landet genom beredskapsarbeten komme att beaktas. Departement-schefen har också i anslutning härtill erinrat om önskemål i denna riktning, som uttalats av såväl 1961 som 1962 års riksdagar.

Enligt vår uppfattning kan berörda anslagsteknik i längden icke få fullföljas. Det måste anses ankomma på väg- och vattenbyggnadsstyrelsen att med hänsyn till transportbehov, belastningsgrad och trafiksäkerhetsintresse verkställa en angelägenhetsgradering av vägbyggandet och att fördela de ordinarie medlen med hänsyn härtill. Den fortsatta vägplaneringen kan icke på ett rationellt sätt upprätthållas, om den under innevarande budgetår tillämpade och för nästa budgetår förutsatta »specialdestinationen» fullföljes. Eftersom vi emellertid anser oss ha anledning utgå ifrån att berörda förfaringsätt efter de uttalanden departementschefen och de två senaste riksdagarna gjort i detta hänseende icke kommer att upprepas efter nästa budgetårs utgång, har vi i detta sammanhang icke ansett oss behöva göra något särskilt yrkande.

Med åberopande av vad här anförts får vi hemställa,

att riksdagen måtte

dels för budgetåret 1963/64 anvisa följande reservationsanslag att avräknas mot automobilskattemedlen, nämligen till

a) Byggande av riksvägar ... 290 milj. kr.

b) Byggande av länsvägar ... 202 » »

c) Byggande av ödebygdsvägar 8 » »

d) Byggande av storbroar ... 20 » » ,

dels uttala sin anslutning till att den investeringsserie, som föreslagits av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, läggs till grund som ett minimiprogram för de tre närmaste budgetårens statliga ordinarie vägbyggnadsarbeten.

Stockholm den 24 januari 1963

Gösta Bohman

Erik Magnusson

Gustav Nilsson

i Tumhult

i Göingegården

Bengt Bengtson

Carl Eric Hedin

i Solna