

## Nr 175

*Utlåtande i anledning av motioner om effektivare utnyttjande av väganlagen.*

(4:e avd.)

I de likalydande motionerna I: 602 av herr Åkesson och II: 748 av fru Nettelbrandt m. fl. har hemställts att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t måtte ge till känna vad i motionerna anförts angående möjligheterna till effektivare utnyttjande av väganlagen.

Utskottet har i den ordning § 46 riksdagsordningen föreskriver inhämtat yttrande över motionerna från *statens vägverk*. Därjämte har på utskottets begäran Svenska byggnadsentreprenörföreningen, Svenska stadsförbundet och Svenska kommunförbundet yttrat sig i ärendet. Se Bilaga till detta utlåtande.

*Utskottet.* I vägverkets yttrande över motionerna framhålles att väghållarna och bland dem framför allt vägverket bör bedriva en viss del av byggnadsverksamheten i egen regi för att effektivt kunna följa utvecklingen såväl inom planerings- och projekteringsfunktionerna som inom det egentliga byggandet liksom för att aktivt kunna bidra med sysselsättningsutjämnande åtgärder. Nu tillämpade principer för val av regiform innebär att vägverket skall konkurrera med den privata byggnadsindustrin. Detta val måste enligt verket i första hand ta sig uttryck i en långsiktig anpassning av dess resurser till vad som är ekonomiskt motiverat med hänsyn till resultatet av en jämförelse mellan kostnadsutvecklingen för verket och för entreprenörerna på vägområdet. Verkets nyligen införda system för budgetering m. m. av bl. a. byggnadsverksamheten beräknas ge goda möjligheter till uppföljning av kostnadsutvecklingen för både verkets egenregibyggande och entreprenörernas verksamhet för verkets räkning. Den pågående omorganisationen av verket, som bl. a. innebär att den egentliga byggnadsverksamheten koncentreras till en särskild byggnadsavdelning med sju byggnadsdistrikt som regionala enheter i stället för tidigare 24 enheter, anses också möjliggöra ett effektivare egenregibyggande och förbättra möjligheterna till en för effektivitet jämförelser anpassad kostnadsredovisning.

I fortsättningen framhålles att tillgången på reala resurser lämpliga för vägbyggande ökat, åtminstone sett i relation till anslagen för vägbyggnadsverksamheten. Detta gäller även för vägverkets byggnadsresurser. Sett mot

den bakgrunden anses det ej vara osannolikt att verkets nuvarande egenregikapacitet är för stor. Då denna kapacitet kan sägas representera en fast grundkostnad, som måste omsättas i motsvarande produktion för att största möjliga vägbyggnadsvolym skall erhållas inom anslagsramen, är det emellertid ej möjligt att öka entreprenadandelen utan att först minska egenregikapaciteten. Inom vägverket pågår dock kontinuerligt strävanden att minska egenregikapaciteten till en nivå som medger ökad handlingsfrihet vid valet av regiform.

Utskottet vill i förevarande sammanhang erinra om de uttalanden som gjordes i samband med behandlingen av propositionen nr 129 vid 1966 års riksdag angående ny organisation för väg- och vattenbyggnadsstyrelsen m. m. Bl. a. underströks därvid (SU nr 157) att verkets bedömningar, rådgivning och beslut skall grundas på lönsamhetskalkyler i största möjliga utsträckning. I konsekvens härmed ansågs det avgörande för frågan om exempelvis ett arbete avseende projektering, konstruktion eller byggande skall utföras i egen regi eller av utomstående böra vara vad som vid varje tidpunkt är fördelaktigast från totalkostnadssynpunkt. Ett motsvarande krav på ekonomisk inriktning skall i princip gälla även för frågor rörande bidragsgivningen till den kommunala och enskilda väghållningen. Utskottet fann det också angeläget att olika metoder och utvägar prövas i syfte att förbättra lönsamhetsberäkningarna inom de skilda aktiviteterna. Att — på sätt motionsledes yrkats — direkt föreskriva att vägmyndigheten vid val mellan verksamhet i egen regi och utomstående alltid skulle infordra anbud från andra företag i syfte att åstadkomma konkurrens och relevanta kostnadsjämförelser fann sig utskottet dock inte berett att tillstyrka.

Utskottet är alltså av samma uppfattning i berörda frågor och vill i detta sammanhang endast understryka för- och efterkalkyleringens stora betydelse. Vad i det föregående anförts torde emellertid innebära ett tillgodoseende i väsentliga delar av motionärernas syften. Med hänsyn härtill och under hänvisning jämväl till av vägverket i övrigt åberopade förhållanden finner utskottet motionerna inte böra påkalla någon särskild åtgärd från riksdagens sida.

Utskottet hemställer därför

att riksdagen avslår motionerna I: 602 och II: 748.

Stockholm den 19 november 1968

På statsutskottets vägnar:

GÖSTA BOHMAN

---

*Vid ärendets slutbehandling inom utskottet har närvarit*

från första kammaren: herrar Näsström (s), Axel Andersson (fp), Ivar Johansson (cp), Fritz Persson (s), Rikard Svensson (s), fru Wallentheim (s), herrar Kaijser (h), Nyman (fp), Mårtensson (s), Bertil Petersson (s), Ottosson (h), Herbert Larsson (s), Nils Theodor Larsson (cp), Rönberg (s) och Strandberg (h) samt

från andra kammaren: herrar Bohman (h), Karlsson i Olofström (s), Blidfors (s), Ståhl (fp), Almgren (s), Mellqvist (s), fru Lewén-Eliasson (s), herrar Nihlfors (fp), Mattsson (cp), fröken Olsson (s), herrar Gustafsson i Skellefteå (fp), Lindholm (s), Cassel (h), Fagerlund (s) och Sjönell (cp).

**Yttranden över motionerna I:602 och II:748****Statens vägverk (10.5.1968)**

Det är givetvis angeläget att anslagen utnyttjas så effektivt som möjligt så att största möjliga vägbyggnadsvolym erhålles inom anslagsramen. Enligt motionen skulle entreprenadförfarande vara det lämpligaste medlet för att åstadkomma ett sådant resultat. Erfarenheten visar emellertid att egenregiutförande är nödvändigt och värdefullt av ett flertal skäl. Det förekommer exempelvis objekt, så belägna att de ej samlar tillräckligt intresse från entreprenörerna. Det förekommer också arbeten, där förutsättningar saknas för tillräckligt preciserade entreprenadprogram, varvid följderna erfarenhetsmässigt blir omfattande extraarbeten. Vidare bör väghållarna och bland dem framförallt vägverket bedriva en viss del av byggnadsverksamheten i egen regi för att effektivt kunna följa utvecklingen på vägområdet såväl inom planerings- och projekteringsfunktionerna som inom det egentliga byggandet liksom för att aktivt kunna bidra med sysselsättningsutjämnande åtgärder.

Enligt den av Riksdagens godkända prop. 1966: 129 angående ny organisation för väg- och vattenbyggnadsstyrelsen skall bedömning, rådgivning och beslut inom vägverket grundas på lönsamhetskalkyler i största möjliga utsträckning. I konsekvens härmed bör det avgörande för frågan om exempelvis ett arbete avseende byggande skall utföras i verkets regi eller av utomstående vara vad som vid varje tidpunkt är mest fördelaktigt från totalkostnadssynpunkt.

Den angivna principen för val av regiform innebär att vägverket skall konkurrera med den privata byggnadsindustrien. Ett flertal faktorer begränsar dock möjligheten till rättvisande direkta konkurrensjämförelser i det enskilda fallet. En del av dessa faktorer sammanhänger med att verket är en offentlig institution. Valet av regiform måste därför i första hand ta sig uttryck i en långsiktig anpassning av verkets resurser till vad som är ekonomiskt motiverat med hänsyn till resultatet av en jämförelse mellan kostnadsutvecklingen för verket och för entreprenörerna på vägområdet. Verkets nyligen införda system för budgetering och kostnadsuppföljning av bl. a. byggnadsverksamheten beräknas ge goda möjligheter till uppföljning av kostnadsutvecklingen för både verkets egenregibyggande och entreprenörernas verksamhet för verkets räkning. Det medger också en kontinuerlig övervakning av realismen i budgeteringen inom verket. Eftersom i princip samtliga företag skall förkalkyleras och budgeteras oberoende av blivande regiform möjliggöres också en bedömning av anbudsnivån i det enskilda fallet.

Enligt inom vägverket utarbetade riktlinjer för verkets byggnadsverksamhet skall byggandet ske med egna resurser minst i den utsträckning som erfordras för vidareutveckling av egen personal och för marknadsuppföljning samt därutöver i den omfattning som är motiverad ur företagsekonomisk synpunkt. Byggnadsverksamheten i egen regi skall i princip avse alla förekommande typer av vägföretag. Storleken av verkets resurser för byggande i

egen regi skall bestämmas med ledning av den ekonomiska uppföljningen av byggnadsverksamheten. En eventuell ändring av relationerna mellan utförande i egen regi och genom utomstående entreprenör skall baseras på resultaten från en längre tids uppföljningar och de långsiktiga prognoser, som utarbetas med ledning av dessa uppföljningar.

Den ännu pågående omorganisationen, som bl. a. innebär att den egentliga byggnadsverksamheten koncentreras till en särskild byggnadsavdelning med sju byggnadsdistrikt som regionala enheter istället för tidigare 24 byggnadsenheter — en vid varje vägförvaltning — kommer att möjliggöra ett effektivare egenregibyggande och förbättra möjligheterna till en för ovan nämnda effektivitetsjämförelser anpassad kostnadsredovisning. Den tid som normalt erfordras för genomförande av ett vägbyggnadsprojekt från planering och detaljprojektering till färdig väg är regelmässigt cirka 8—10 år. Av denna tid åtgår 3—4 år för själva byggandet med härför erforderliga förbättringar. Effekten av den nya organisationen och de genomförda systemen för ekonomisk styrning kommer därför att slå igenom helt först om några år.

Som framhållits inledningsvis har tillgången på reala resurser lämpliga för vägbyggnad ökat, åtminstone sett i relation till anslagen för vägbyggnadsverksamheten. Detta gäller även för vägverkets byggnadsresurser. Sett mot den bakgrunden är det ej osannolikt att verkets nuvarande egenregikapacitet är för stor. Då denna kapacitet kan sägas representera en fast grundkostnad, som måste omsättas i motsvarande produktion för att största möjliga vägbyggnadsvolym skall erhållas inom anslagsramen, är det emellertid ej möjligt att öka entreprenadandelen utan att först minska egenregikapaciteten. Denna minskning bör dock ej drivas snabbare än att ledigbliven kapacitet kan överföras till annan produktiv sysselsättning. Inom vägverket pågår kontinuerligt strävanden att minska egenregikapaciteten till en nivå, som medger ökad handlingsfrihet vid valet av regiform. Sålunda har exempelvis den egna arbetarstyrkan på byggnadssidan sedan år 1960 gått ner från cirka 1 600 till cirka 1 000 man. Under samma period har verkets totala arbetarstyrka minskat från 9 700 till 8 500 man. Trots dessa strävanden att begränsa de egna resurserna kommer med nuvarande utveckling av vägbyggnadsanslagen utbudet av nya byggnadsföretag för vilka frågan om regiform kan hållas öppen tills entreprenadanbud föreligger att bli relativt litet under de närmaste åren.

Samtidigt är det givetvis ett samhällsekonomiskt intresse att den betydande produktionsapparat, som anläggningsentreprenörerna förfogar över, inte kommer att stå outnyttjad under längre perioder. Visst överskott på entreprenörkapacitet uppträder erfarenhetsmässigt under konjunktursvackor medan brist på kapacitet ofta kan spåras under uppåtgående konjunkturer. En tänkbar lösning av detta problem ligger i ett smidigare anslagsystem som kunde tillåta utläggning av entreprenader i varierande omfattning allt efter växlingar i entreprenörernas lediga kapacitet. I viss mån finns ett sådant rörligt anslagssystem redan i beredskapsarbetena mot arbetslöshet. Tyvärr har varsel på snabb igångsättning och på möjlighet till nedläggning med kort varsel försvårat bedrivande av beredskapsarbeten på entreprenad. För vägverkets del är egenregiformen för beredskapsarbeten inte något primärt intresse. Rent företagsekonomiskt sett är det i allmänhet fördelaktigare att täcka fluktuationer i verksamhetsvolymen med insats av främmande resurser, medan den konstanta delen av verksamheten oflast lämpar sig bättre för egen regi.

I motionerna framhålles att effektiviteten inom vägbyggandet skulle öka om projekten görs tillräckligt stora eller upphandlas i serie så att en kontinuerlig produktion kan bedrivas hela året. Under senare år har en utveckling mot större projekt skett inom vägbyggnadsområdet. Med hänsyn till att den svenska vägbyggnadsindustrin till sin huvuddel består av medelstora och små entreprenadfirmer kan denna utveckling dock inte drivas alltför långt om antalet anbudsgivare per projekt skall bli lämpligt ur konkurrenssynpunkt. Motsvarande synpunkter kan läggas på frågan om utbud samtidigt av en serie företag inom ett visst geografiskt område.

Enligt motionerna genomföres nästan allt vägunderhåll i vägverkets egen regi. Liksom för egenregibyggandet innebär detta emellertid inte att det praktiska utförandet i sin helhet sker med egna resurser. I stor utsträckning utnyttjas nämligen utomstående resurser i form av delentreprenader för t. ex. schaktnings- och transportarbeten eller inhyrning av maskiner med förare. En väsentlig del av snöplognings- och sandningsarbetet utföres genom entreprenörer liksom merparten av beläggningsunderhållet. Det må emellertid framhållas att vägunderhållet med dess krav på service och beredskap nödvändigtvis fordrar en relativt stor insats med egna resurser, som finns disponibla med kort varsel.

Slutligen ifrågasättes i motionerna nya upphandlingsformer med modell från bostadsbyggandets s. k. totalentreprenader. Ett liknande upphandlings-system förekommer sedan länge beträffande byggandet av större broar. På vägbyggnadssidan har det emellertid inte ansetts vara realistiskt. Möjligheterna till s. k. totalentreprenader begränsas bl. a. av de offentlighetsrättsliga överväganden och beslut som måste göras i projekteringsarbetets slutskede i god tid — ofta flera år — innan det egentliga vägbyggandet kan börja förberedas.

Under hänvisning till vad ovan anförts får statens vägverk avstyrka bifall till här ifrågasvarande motioner.

#### Svenska byggnadsentreprenörföreningen (14.5.1968)

Alltsedan vägväsendets förstatligande 1944 har Statens Vägverk (tidigare Väg- och Vattenbyggnadsstyrelsen) utfört nybyggnad av vägar i egen regi. Underhållsarbeten, som omfattar ca hälften av totala verksamheten, utföres i allt väsentligt i egen regi. I den utredning som föregick förstatligandet undersöktes vägbyggnadskostnadernas fördelning på egenregi- resp. entreprenadarbeten i samtliga vägdistrikt för åren 1937 och 1938. Härvid visade sig egenregiandelen vara 43 % 1937 och 44 % 1938. Man konstaterade vidare en avsevärd skillnad i egenregiandelens omfattning mellan olika län. Egenregiverksamheten betr. nybyggnad har sedan förstatligandet varit relativt oförändrad (mellan 40 och 50 % av det ordinarie vägbyggandet) och även de regionala skillnaderna har bestått. Egenregiverksamhetens omfattning varierar kraftigt för olika typer av arbeten inom vägbyggandet. Av det ordinarie byggnadsanslaget 1966 (600 milj.) gick 58 % till egentliga vägarbeten, 14 % till brobyggnad, 13 % till beläggningsarbeten och resterande 15 % till projektering och marklösen. Av de egentliga vägarbetena utfördes 58 % i egen regi medan broar och beläggningar utfördes i egen regi till 7 resp. 8 %.

I den utredning som föregick omorganisationen till Statens Vägverk (SOU 1965: 47) diskuteras bl. a. motiven för egenregiverksamheten. I denna utredning anföres på sid. 49:

»Valet av utförandeform skall i princip ske med utgångspunkt från vilken

form som i det enskilda fallet är mest fördelaktig ur totalkostnadssynpunkt. Emellertid är det inte möjligt att basera detta val helt på jämförelser i varje särskilt fall. Det skulle bland annat förutsätta regelmässigt infördande av anbud innan val av utförandeform ägt rum. Därtill kommer kravet att samsätta den egna arbetskraften, som för närvarande har en delvis ogynnsam yrkes- och åldersfördelning. I många fall har vidare vägförvaltningarnas byggnadsavdelningar alltför små resurser för att kunna konkurrera i fråga om större arbetsuppgifter. Egenregiförfarandet användes därför i första hand för smärre byggnadsarbeten inom områden, där VV-verket har egen arbetskraft, och för svårkalkylerade företag i eller intill större orter, där vatten- och avloppsledningarna eller andra i förväg svårbedömbara hinder föreligger. Egenregibyggandet kan också bli nödvändigt för avsides belägna företag, som inte är lockande för byggnadsentreprenörerna.

Ett viktigt skäl för upprätthållande av viss egenregiverksamhet är behovet av att följa vägbyggnaden för att kunna bedöma och kontrollera entreprenadföretagens arbeten. Ett annat är att VV-verket såsom dominerande företag på vägområdet bör delta i utvecklingsarbetet även på produktionssidan.»

I samma utredning anföres på sid. 78—79:

»I konsekvens med den ekonomiska inriktning som skisserats skall för sådana funktioner såsom projektering, konstruktion och byggande eller för andra specialuppgifter gälla, att de utföres i egen regi eller av utomstående beroende på vilken utförandeform, som vid det aktuella tillfället är mest fördelaktig ur totalkostnadssynpunkt. Härvid måste dock den generella begränsningen föreligga, att verket alltid skall ha vissa minimiresurser inom de angivna områdena. Detta är nödvändigt med hänsyn till verkets ansvar för utvecklingen inom väg- och gatuområdet.»

I ett anförande av utredningens sekreterare civilingenjör Erik Sandler vid Svenska Vägförningens vägtag den 8 mars 1967 (refererat i Svenska Vägförningens tidskrift nr 3, 1967, sid. 117—124) konstateras följande problem vad beträffar egenregibyggandets omfattning.

»I och för sig kan redan det förhållandet att verket är det dominerande företaget som beställare eller byggherre på väg- och broområdena i landet utgöra ett tillräckligt starkt motiv för att en viss relativt betydande andel av verkets byggande inte bara planeras och projekteras utan också slutgiltigt utföres och sedan även underhålls av verket självt. Däremot är det inte — och får heller inte vara — självklart att storleken av denna andel skall vara bestämd en gång för alla. De framförda allmänna skälen motiverar en viss minimiomfattning av egenregi-byggandet. Vilka regler som skall gälla för maximiomfattningen — den övre gränsen — är en intressant fråga för verket självt, för verkets uppdragsgivare — staten, samhället, trafikanterna — och för byggnadsindustrin.»

SBEF anser principiellt att det ekonomiska utfallet skall vara avgörande för valet av utförandeform. Det kan dock föreligga omständigheter, såsom de ovan berörda faktorerna, vilka motiverar ett byggande i egen regi utan att det rent ekonomiska utfallet blir avgörande. Ur samhällsekonomisk synpunkt är det emellertid väsentligt att denna verksamhet ej får större omfattning än vad som är nödvändigt. Så stor del av vägbyggnaden som möjligt bör enligt vår mening utföras på det ur ekonomisk synpunkt fördelaktigaste sättet. Vi anser det därför väsentligt att den långsiktiga minimiomfattningen av Vägverkets egenregibyggande fastställs och att valet av utförandeform i övrigt avgörs på grundval av ekonomiska faktorer.

Vi vill i detta sammanhang åberopa vad olika statliga utredningar anfört

med anledning av byggnadsstyrelsens byggande i egen regi. (Citerat ur Kungl. Byggnadsstyrelsens hemställan 24.1.1968 »Angående ombildning till aktiebolag av byggnadsstyrelsens organisation för byggande i egen regi», sid. 6—7.)

»En viss del av lokalproduktionen har traditionellt utförts genom byggande i egen regi. Ett starkt motiv för att styrelsen skulle ha en organisation för byggande i egen regi var att konsekvenserna av kartellbildningar inom byggnadsbranschen härigenom skulle kunna motverkas. Även andra skäl har åberopats för organisationen. Sålunda har statliga byggnadsobjekt i viss utsträckning karaktär av specialarbeten vilkas utförande i egen regi, genom den erfarenhet av sådana arbeten organisationen efter hand förvärvat, har bedömts ge särskilt goda betingelser för tekniskt goda lösningar och god byggekonomi. Fördelar med byggande i egen regi har också ansetts föreligga vid om- och tillbyggnadsarbeten för vilka fasta entreprenadanbud icke kunnat erhållas.

Egenregiverksamheten har tid efter annan varit föremål för diskussion varvid å ena sidan hävdats att den borde minska eller helt upphöra och å andra sidan givits motiv för att den borde ha relativt stor omfattning.

1958 års besparingsutredning (SOU 1959: 28) framhöll för sin del att omfattningen av energiverksamheten torde kunna medföra viss risk för att arbetsobjekt kom till utförande i egen regi, utan att denna lösning i det enskilda fallet blev prövad och efter jämförelse med entreprenadanbud befunnen vara den ekonomiskt fördelaktigaste. Verksamheten borde därför nedbringas till vad som bedömdes oundgängligen nödvändigt för att kunna bemästra eventuella tendenser till opåkallat höga priser från entreprenörernas sida. I 1960 års statsverksproposition (sjätte ht s. 70) anförde departementschefen med anledning av förslaget att han förutsatte att byggnadsstyrelsens fortlöpande skulle tillse att man hade en lämpligt avvägd egenregiverksamhet.

1960 års byggnadsstyrelseutredning (SOU 1961: 48) undersökte egenregiverksamheten under den senast förflutna femårsperioden ävensom pågående och planerade byggnadsföretag i egen regi och fann därvid att omkring 60 % av byggnadsvolymen var motiverad av särskilda skäl som angetts i det föregående, medan återstoden utförts i egen regi, väsentligen för att hålla den befintliga organisationen effektivt sysselsatt. Utredningen ansåg därför att en viss krympning av egenregiverksamheten var motiverad. Då emellertid en utveckling i denna riktning redan var planerad av byggnadsstyrelsen bedömdes några särskilda förslag i frågan inte vara påkallade.»

Vad som ovan anförts beträffande Byggnadsstyrelsens egenregiproduktion synes i viss utsträckning även gälla beträffande Vägverkets byggande i egen regi. De tidigare anförda skälen för att bedriva viss egenregiproduktion kan knappast motivera de stora skillnader i egenregiproduktionens andel som nu råder för olika delar av vägbyggandet. Närmare 60 % av de »egentliga vägarbetena» utföres i Vägverkets egen regi, medan egenregiandelen beträffande brobyggnad och beläggningsarbeten endast uppgick till 7 resp. 8 procent 1966. Huruvida egenregiproduktionen skall omfatta mer än en miniminivå bör emellertid enligt SBEF:s uppfattning baseras på kostnadsjämförelser med entreprenadanbud för respektive projekt. För närvarande motiveras Vägverkets egenregiverksamhet allt oftare med att man måste sysselsätta den egna organisationen. Det senaste exemplet härpå är Ölandsbrons tillfarter.

»Statens Vägverk har för avsikt att bygga alla tillfartsvägar etc. för



Ölandsbron i egen regi. Det bekräftar vägingenjör K. G. Wesley vid vägverket i Kalmar. Orsaken till att man inte anlitar entreprenörer som avsikten först var är att man inom vägverket har svårigheter att sysselsätta den egna fast anställda personalen. De vägarbeten det gäller torde totalt komma att kosta mellan tjugo och tjugofem miljoner kr. (Barometern 28.2.68, klipp 103 i VV-aktuellt nr 7, 1/3 -68).»

SBEF bestrider inte att byggande i egen regi kan vara lika effektivt som entreprenadbyggande. Då egenregibyggandet emellertid inte är föremål för konkurrens, kan även lågproduktiva enheter vara verksamma. Bland entreprenörerna däremot kommer de minst effektiva enheterna att sällas bort genom konkurrensen.

Konkurrensens förmåga att åstadkomma ekonomiskt fördelaktiga resultat är väl dokumenterad, varför detta inte torde kräva någon ytterligare kommentar. Vi vill dock i detta sammanhang framhålla den vikt 1953 års trafikutredning i sitt betänkande »Svensk trafikpolitik I» (SOU 1961: 23) lade vid konkurrensen såsom drivkraft för att uppnå en uppdelning av transporter-na mellan olika trafikgrenar i överensstämmelse med deras reella kostnads- och kvalitetsförutsättningar. Följande citat belyser det sagda (sid. 71—72):

»Hela den näringspolitiska diskussionen under de senaste decennierna . . . torde ha visat, att det i vårt land i princip råder enighet om att konkurrens i sunda former och vid likartade utgångsbetingelser är en mäktigt stimulan till en progressiv ekonomisk utveckling.

För förverkligande av den i utredningsdirektiven angivna trafikpolitiska målsättningen torde därför en sådan ordning böra eftersträvas, som direkt medger en effektiv konkurrens på transportmarknaden, såväl mellan de olika trafikgrenarna som mellan trafikföretagen inom en och samma trafikgren. För att konkurrensen skall kunna betecknas såsom effektiv måste den enligt utredningens uppfattning bedrivas på i möjligaste mån lika villkor och inom ramen för dessa villkor gestaltas så fritt som möjligt. En dylik konkurrens utgör ett kraftigt incitament såväl till att trafiken söker sig till det transportmedel som vid tillgodoseende på mest ändamålsenliga och lämpliga sätt av ifrågakommande trafikbehov drar de lägsta kostnaderna, som till att trafikrörelsen skötes effektivt.

Beträffande vad motionärerna i övrigt anför om möjligheterna till effektiva vägbyggande ber vi att få hänvisa till utredningen »Vägbyggande året runt» som utarbetats inom SBEF:s produktionsråd. I denna utredning konstateras bl. a. att man under vissa betingelser kan erhålla betydande besparingar vid vägbyggande året runt jämfört med vägbyggande endast under gynnsamma årstider. En annan väsentlig faktor i detta sammanhang är att vägbyggande året runt möjliggör en jämn sysselsättning även för entreprenörernas arbetare. För närvarande bedrivs det statliga ordinarie vägbyggandet i Vägverkets egen regi så att arbetsstyrkan erhåller jämn sysselsättning året om, medan sysselsättningen i verkets entreprenadarbeten visat kraftiga säsongvariationer med hög sommarsysselsättning och låg vintersysselsättning. Denna skillnad kan endast till en mindre del förklaras av att beläggningsarbeten, vilka ej kan utföras vintertid, i huvudsak utförts av entreprenörer.

### Sammanfattning

SBEF anser principiellt att det ekonomiska utfallet skall vara avgörande för valet av utförandeform för Vägverkets arbeten. Vissa omständigheter kan motivera ett byggande i egen regi vars omfattning bestäms av andra kri-

terier än rent ekonomiska. Det är väsentligt att en miniminivå för detta byggande objektivt fastställs. Utöver denna miniminivå bör valet av utförandeform baseras på en jämförelse mellan vad det kostar att utföra ett objekt i egen regi resp. på entreprenad. Detta kräver ett väl utvecklat redovisningssystem så att samtliga relevanta kostnader kommer med i en sådan jämförelse. För närvarande har man inom Vägverket en uppföljning av den allmänna kostnadsnivån när det gäller entreprenadarbeten resp. egenregiarbeten. På grund av de olika vägprojektens skiftande karaktär och förutsättningar är emellertid en sådan jämförelse inte tillräcklig. Effektivaste utnyttjande av vägsanlagorna torde erhållas om egenregiorganisationens kostnader för att utföra ett projekt jämföres med motsvarande entreprenadbud och att denna jämförelse styr valet av utförandeform. Vi anser att formerna för ett sådant system för kostnadsjämförelser snarast bör utredas och vi är beredda att medverka i en sådan utredning.

Som exempel på ett dylikt förfarande kan åberopas det system som 1962 påbjöds i England. Enligt cirkulär från det engelska kommunikationsdepartementet till de lokala myndigheterna (bilägges i fotostatkopier) skall anbud infordras på alla nybyggnads- och större reparationsarbeten på riksvägar som beräknas kosta mer än £ 50 000. Endast om myndighetens beräkningar visar sig vara mer fördelaktiga än inkomna anbud får arbetet utföras i egen regi.

En kostnadsjämförelse av ovan angivet slag torde endast kunna resultera i långsiktiga förändringar i avvägningen mellan egen regi och entreprenad. På kort sikt avgör storleken på Vägverkets egenregiorganisation hur omfattande dess verksamhet blir. Sysselsättning av en befintlig organisation är emellertid inte en godtagbar motivering för egenregiverksamhet, om det ekonomiskt mest fördelaktiga resultatet skall erhållas. Det är därför väsentligt att Vägverkets organisation för byggande i egen regi avpassas så, att ovan skisserade kostnadsjämförelser kan bli dimensionerande för verksamhetens omfattning.

Beräffande de tekniska förutsättningarna för ett effektivare vägbyggande ber vi att få hänvisa till utredningen »Vägbyggande året runt», som bifogas. Mot bakgrund av vad som ovan anförts får Svenska Byggnadsentreprenörföreningen instämma i motionärernas hemställan, att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t måtte ge till känna de i motionen anförda möjligheterna till effektivare utnyttjande av vägsanlagorna.

Svenska kommunförbundet (27.6.1968)

Vid gatu- och vägbyggandet i kommunerna anlitas i mycket stor utsträckning entreprenörer såväl för de stora engångsanläggningarna som i exploateringsarbetena och det löpande arbetet. Å andra sidan utförs anläggningsarbetena också i betydande omfattning i kommunernas egen regi och i synnerhet de större städerna måste för sådana arbeten ha ganska stora egna resurser. Så har t. ex. Stockholm en egen byggande apparat för anläggningsarbetena — gator och vägar, broar, tunnelbanor, ledningsanläggningar m. m. — som har mycket stor kapacitet, vilket inte hindrar att staden också i stor omfattning anlitar entreprenörer.

Den nu allmänt tillämpade normalkontoplanen för primärkommunerna ger goda möjligheter till kostnadskontroll. Kombinationen av egenregibyggnad och entreprenader medger kostnadsjämförelser och kostnadspress, vilket är av stor vikt i synnerhet i de skeden då det råder en säljarens mark-

nad, såsom fallet varit under lång tid före den nuvarande recessionen.

Tilldelningen av bilskattemedel är som bekant utomordentligt knapp i förhållande till behoven, vilket utgör ett särskilt skäl för kommunerna att bevaka kostnadsfrågorna strängt. Allt gatu- och vägbyggande med statsbidrag kontrolleras dessutom ingående av den statliga tillsynsmyndigheten.

Självfallet bör alla möjligheter att hålla kostnaderna för anläggningsarbeten nere tillvaratas. Motionärerna nämner upphandlingsfrågorna, kontinuerligt utnyttjande av produktionsapparaten, ökat forsknings- och utvecklingsarbete. Utvecklingen i dessa hänseenden synes kunna betraktas som klart progressiv. Planeringen är jämfört med andra sektorer relativt långsiktig och i fråga om byggnadsobjektens storlek torde utvecklingen kontinuerligt gå i riktning mot större objekt. Forsknings- och utvecklingsarbetet ägnas relativt stor uppmärksamhet både i offentlig och enskild regi.

Från kommunala utgångspunkter synes det framför allt vara angeläget att utvecklingen fortgår i riktning mot ökad långsiktighet i planeringen. Skall något initiativ tagas från riksdagens sida synes det såvitt avser det kommunala området böra gälla denna problematik. Den offentliga sektorns investeringar på trafikområdet, inte minst de kommunala, måste successivt växa ytterligare i storlek och omfattning. Därmed växer också anspråken på långsiktighet i planeringen och förberedelsearbetet i övrigt. Genom en långsiktig förutseende offentlig planering tillgodoses också de intressen gällande den enskilda företagsamheten på området som motionärerna velat befrämja.

Svenska stadsförbundets yttrande (6.6.1968) är av samma lydelse som Svenska kommunförbundets yttrande men försett med följande tillägg.

Ledamöterna herrar Sterne, Larsson och Dahlin samt fröken Ljungberg och herr Agrenius har anmält reservation och därvid anfört att sista stycket i yttrandet efter meningens »Från kommunala utgångspunkter synes det framför allt vara angeläget att utvecklingen fortgår i riktning mot ökad långsiktighet i planeringen» bort inskjutas »Kommunernas intresse att införa konkurrens genom anbudsförfarande föreligger alltid i den mån detta kan bli kostnadsbesparande».