

Motion

1976/77: 384

av herr Hugosson m. fl.
om vägverkets förrädsfond

Medelsanvisningen till drift och till byggnade av statsvägar är f. n. anordnad så, att vid fastställande av riksstaten för det enskilda budgetåret avdelas medel genom anslag över driftbudgeten. Dessa anslag ställs av regeringen till vägverkets förfogande för det kalenderår som börjar med budgetårets andra halvår.

Att vägverket erhåller medelsanvisningen per kalenderår är motiverat av produktionstekniska och planeringstekniska skäl. Vidare erhåller vägverket ifrågavarande medelsanvisning för kostnader. Även detta är motiverat av enahanda skäl och har medverkat till att ett ökat kostnadsmedvetande kommit att genomsyra vägverkets hela organisation.

Medelsanvisningen till vägverkets förrädsfond sker däremot per budgetår över kapitalbudgeten. Förrädsfonden som omfattar tillgångsgrupperna driftanläggningar, maskincentralförrädd samt lagertillgångar är ett instrument för finansiering och periodisering, förmögenhetsredovisning samt förvaltning av dessa tillgångar.

Fondens resurser används huvudsakligen för drift av statsvägar och i mindre omfattning bl. a. för vägbyggnade i egen regi.

I driftanläggningarna ingår vägstationer, verkstäder, förrädd och bostäder. I maskincentralförräddet ingår dels motorfordon och vägmaskiner, dels färjor m. m. och dels muddringsmateriel. I lagertillgångar ingår grustag m. m. och materielförrädd.

För att täcka fondens driftkostnader, kapitalkostnader – räntor och amorteringar (avskrivningar) – betalas hyra för utnyttjade maskiner etc. till fonden från anslaget till drift av statsvägar och andra berörda anslag. Ett belopp motsvarande fondens kapitalkostnader inlevereras varje år av vägverket till statsverket. Fonden skall således i princip vara självbärande. Vägverket skall med sina anslag betala såväl drift- som kapitalkostnader, och då avskrivningarna överstiger investeringarna inlevereras detta överskott till statsverket som amortering på tidigare erhållna, ej återbetalade investeringsmedel.

Inom tillgångsgruppen lagertillgångar får – inom ramen för tilldelade förlagsmedel – frigjorda medel användas för reinvestering.

Det har visat sig att den bundenhet till viss anskaffningsram, som medelsanvisningen över kapitalbudgeten till förrädsfonden innebär, inte står i överensstämmelse med ett effektivt och rationellt utnyttjande av de medel som anvisas till den statliga väghållningen över driftbudgeten. Det är me-

delsanvisningen över driftbudgeten som är och skall vara styrande för insatser inom den statliga väghållningen. Ett rationellt och ekonomiskt handhavande av dessa medel får inte äventyras genom restriktioner i fråga om tillgångsanskäffning, främst av maskiner, grus och materiel.

Det är driftbudgetens anslag till den statliga väghållningen som via hyror och varupriser ytterst får bära kostnaderna för förrådsfonden. När anskaffning och utnyttjning av maskinpark m. m. inte kan anordnas rationellt till följd av otillräckliga investeringsanslag, är det främst driftverksamheten som vidkänns olägenheten härav genom att driftverksamheten fördyras.

För att kunna möta kravet på väghållningen fordras en personal med stor erfarenhet och yrkesskicklighet. Denna personal måste ha tillgång till de redskap som behövs för att fullgöra sina arbetsuppgifter. Det är ogörligt att minska personal- och maskinresurserna utöver vad som angetts, om målsättningen och inriktningen i femårsplanen skall kunna realiseras, om servicenivån skall kunna upprätthållas och investerat kapital i vägarna bevaras. Det är därför nödvändigt att erforderliga medel finns tillgängliga för investeringar i motorfordon och vägmaskiner. Detta är en förutsättning för att en effektiv avvägning mellan egna och lejda resursinsatser skall kunna ske med utgångspunkt från de arbetsuppgifter som skall utföras.

Bland erforderliga resurser för verksamheten ingår även olika material- och materielanslag. Dessa resurser måste finnas tillgängliga i den omfattning, på de platser och vid de tidpunkter som verksamheten kräver. I annat fall uppstår merkostnader, och bl. a. underhållsstandarden på vägnätet kan försämrast. För den framtida grusmaterialförsörjningen är tillgången på förvärvade grusfyndigheter dessutom av stor betydelse.

För att trygga en rationell varuförsörjning har vägverket byggt upp ett system för lagerhållning som omfattar såväl centrala som lokala lager. Den centrala lagerhållningen finansieras och redovisas över förrådsfonden och är organiserad på dels tre centralförråd, dels depåförråd, dels depåförråd i varje län. Centralförrådets lagerhållning omfattar dels buffertlager av varor med lång leveranstid, dels varor som det är ekonomiskt fördelaktigt för verket att lagerhålla. Depåförrådets lagerhållning omfattar säsongvaror, som är tunga och har stor volym. Depåförrådsvarorna levereras till upplag i närheten av förbrukningsplats.

Den lokala lagerhållningen är knuten till byggnadsarbetsplatser och arbetsområdena. Den lokala lagerhållningen omfattar ett flertal varuslag som används kontinuerligt eller med mycket kort varsel. Dessa varuslag finansieras över drift- och byggnadsanslagen.

Vägverket har vid utformningen av systemet för lagerhållning sökt optimera denna med beaktande av såväl kravet på god varuförsörjning för produktionen som intresset av att inte binda för mycket kapital i lager. Särskilt angeläget är att genom en välavvägd central lagerhållning hålla nere den lokala lagerhållningen. Härigenom uppnås också en totalt sett mindre lagringsvolym.

En förutsättning för en optimal lagerhållning är att erforderliga medel finns tillgängliga. Hittillsvarande ordning med finansiering av den centrala lagerhållningen över förrådsfonden har försvårat en god varuförsörjning med åtföljande kostnadsökningar för produktionen.

Vägverket har under innevarande budgetår 1976/77 träffat avtal om långtidsinhyrning (leasing) av maskiner utan förare (50 paketbilar, 30 terrängvagnar samt några vältar och släpvagnar) för att söka vidmakthålla den enligt resursdimensioneringen egna maskinparken och personalstyrkan och därmed klara väghållningsåtgärderna främst servicearbetena inom driften. Inhyrningen blir dock dyrare än inköp.

Vid en medelstilldelning till förrådsfonden motsvarande departementschefens ställningstagande i budgetpropositionen blir vägverket enligt sin anslagsframställning, för att klara väghållningsuppgifterna främst inom driften och samtidigt undvika annars nödvändig personalreducering, tvingad att väsentligt utöka långtidsinhyrningen.

Denna form för maskinanskaffning medför ökade maskinkostnader (hyror) med 4–5 procent. Dessa kostnadsökningar drabbar i första hand driftanslaget men även byggnadsanslaget och får som följd minskade väghållningsåtgärder.

Då drift- och byggnadsverksamheten med de årliga anslagen måste betala maskininsatserna, antingen dessa finns tillgängliga inom eller utom vägverket, är investeringsanslaget till förrådsfonden mer en principiell fråga är en anslagsfråga, dvs. frågan gäller om vägverket skall ha tillräckligt med egna personella och maskinella resurser för att klara de fortlöpande väghållningsuppgifterna främst servicearbetena inom driften eller om ökad inhyrning skall ske.

Då kostnaderna för maskiner m. m. som utnyttjas inom drift- och byggnadsverksamheten via internpriser debiteras de verksamheter som tagit i anspråk dessa tillgångar, innebär följaktligen tilldelade investeringsanslag och förlagsmedel inte något medelstillskott utöver driftbudgetanslagen. Fondkonstruktionen medför i stället extra restriktioner utöver anslagsramarna på driftbudgeten.

Det förhållande som råder, med å ena sidan en verksamhet finansierad över driftbudgeten och med å andra sidan anskaffning av hjälpmedel i form av främst fordon och maskiner över kapitalbudgeten, är inte rationellt. Vägverkets möjligheter att anskaffa erforderliga hjälpmedel begränsas och försvårar möjligheterna att bedriva en rationell produktion. Förhållandet ökar också onödigtvis väghållningskostnaderna. Dessutom gäller olika budgetperioder, kalenderår och budgetår.

Vägverket har genom ändamålsinriktade anslag över driftbudgeten möjlighet att styra drift och byggande av vägar genom att sätta in de resursslag som bedöms lämpliga för att bäst utnyttja anvisade medel. Det åligger verket att välja regiform för verksamheten, dvs. att avgöra i vilken utsträckning egna resurser, entreprenörer och lejda resurser skall utnyttjas. Vägverket

har härvid rätt att anställa egen personal. Ansvaret för rätt dimensionering av nödvändiga hjälpmedel bör därför också vila på verket.

Frågan om en avveckling av vägverkets förrådsfond i enlighet med vad som föreslagits i denna motion var så sent uppe till diskussion i trafikutskottet som vid behandlingen av innevarande års budget, trots att några motionskrav då icke förelåg. Någon förändring föreslogs emellertid icke, utan utskottet anslöt sig till departementschefens förslag om att avvakta budgetutredningens förslag i hithörande delar. Utskottet uttalade emellertid att det var angeläget att ett sådant ställningstagande snarast kom till stånd. Detta har emellertid icke skett under det gångna året, och av uppgifter som inhämtats synes något sådant ställningstagande icke vara aktuellt inom regeringens kansli. Mot denna bakgrund är det därför angeläget att riksdagen vid behandlingen av årets budgetproposition gör denna förändring av vägverkets anslagskonstruktion som under flera år krävts av såväl vägverkets styrelse och ledning som av personalorganisationerna.

Med stöd av vad som ovan anförts får jag hemställa

att riksdagen vid behandlingen av budgetpropositionens förslag angående vägverkets förrådsfond måtte besluta

1. att tillgångsgrupperna maskincentralförråd och lagertillgångar (grustag m. m. och materielförråd) 1 juli 1977 avföres från förrådsfonden, varvid anskaffning av hithörande tillgångar fortsättningsvis får ske med utgångspunkt från tillgängliga medel för väghållning, utan fastställande av särskild utbetalningsram,
2. att förrådsfonden därvid bör omvandlas till en fastighetsfond där endast driftsanläggningar ingår, samt
3. att de under kapitalbudgeten upptagna medlen omfördelas till respektive ändamål i enlighet med det ovan anförda.

Stockholm den 19 januari 1977

KURT HUGOSSON (s)

NILS HJORTH (s)

RUNE JOHANSSON (s)

i Ämål

SVEN-GÖSTA SIGNELL (s)

SVEN MELLQVIST (s)

ÅKE GUSTAVSSON (s)

i Nässjö