

1981/82:79

Fredagen den 12 februari

Kl. 09.00

1 § Anmälan om kompletteringsval till utskott

Anf. 1 TALMANNEN:

Moderata samlingspartiets partigrupp har som suppleant i kulturutskottet under Tore Nilssons ledighet anmält hans ersättare Swante Allgulander.

Talmannen förklarade vald till

suppleant i kulturutskottet

Swante Allgulander (m)

2 § Justerades protokollen för den 4 innevarande månad.

3 § Talmannen meddelade att *Sune Johansson* ansökt om ytterligare ledighet från uppdraget som riksdagsledamot under tiden den 16 februari–den 31 maj på grund av enskilda angelägenheter.

Kammaren biföll denna ansökan.

Talmannen anmälde att *Bo Finnkvist* (s) även fortsättningsvis skulle tjänstgöra som ersättare för *Sune Johansson*.

4 § Svar på interpellation 1981/82:111 om vägpolitiken

Anf. 2 Kommunikationsministern CLAES ELMSTEDT:

Herr talman! Kurt Hugosson har frågat mig

1. om jag anser att nuvarande vägpolitik följer de intentioner som det trafikpolitiska beslutet från 1979 innebar,

2. vilken drift- och underhållsverksamhet som skall stå tillbaka om vägverket skall följa ett uttalande av mig om omdisponering av driftbudgeten för att klara vinterväghållningen 1982.

3. om jag är beredd att på tilläggsbudget för 1982 ge vägverket ökade resurser för drift- och underhållssidan, så att intentionerna i det trafikpolitiska beslutet kan uppfyllas.

På Kurt Hugossons första fråga vill jag svara att regeringen följer den inriktning av vägpolitiken som det trafikpolitiska beslutet innebär. Det är dock så – vilket Kurt Hugosson helt har undvikit att diskutera – att också ytterligare satsningar på vägväsendet måste finansieras. Kurt Hugosson nämner inte med ett ord vad riksdagen nu tre år i rad har beslutat i fråga om begränsningar av statens utgifter. Den inriktning av vägpolitiken som riksdagen 1979 beslutade om måste således ställas mot den ekonomiska situation som råder flera år senare och riksdagens beslut om den ekonomiska politiken.

På Kurt Hugossons andra och tredje fråga är mitt svar att regeringen – med beaktande av samhällsekonomin och riksdagens beslut – ingående och noggrant har prövat vilka resurser som kan avsättas till väghållningen. Jag skall här inte ta upp kammarens tid med att redovisa mina ställningstaganden i årets budgetproposition. Kurt Hugosson har säkert läst den. Av budgetförslaget följer att jag inte är beredd att på tilläggsbudget föreslå en ytterligare belastning på statsbudgeten med de 375 milj. kr. som enligt vägverkets beräkningar behövs. 1982 års driftanslag höjs drygt 11 % i förhållande till 1981. Läger man på ytterligare 375 milj. kr., skulle det innebära en anslagsökning 1982 med över 26 %! I enlighet med riksdagens beslut tillämpas i stället en beräkningsgrund som innebär 2 % reell minskning av anslagen varje år. Jag menar att Kurt Hugosson inte är realistisk i sina krav på pengar. Regeringen har dock, med hänsyn till väghållningens betydelse, varit ense om att i budgetförslaget undanta vägdriften från 2-procentsreduktionen och dessutom spä på en del miljoner utöver pris- och löncuppräkningen.

Vi har i dag kommit sex veckor in på ett nytt år. Varken jag, Kurt Hugosson eller statens vägverk kan säga hur stor del av de 2,8 miljarder kronor verket disponerar under 1982 som kommer att tas i anspråk för vinterväghållningen.

Det är som bekant mycket sällan som de verkliga kostnaderna för vinterväghållning stämmer med budgeterade belopp, oavsett om detta gäller vägverkets eller kommunernas budgetar. En sträng vinter kostar ju mer än en mild.

Liksom tidigare får en utjämning ske över tiden. Även om det skulle gå åt mer pengar än under en normalvinter, så kommer det inte att påverka övrig drift- och underhållsverksamhet i år. Det är nämligen så, att vägverket kunde spara ca 100 milj. kr. under 1981. Eftersom vägverket har handlat klokt och hushållat väl med de pengar det anförtrots, finns alltså en viss buffert för de extra åtaganden som en snörik vinter kan innebära.

Det är vidare så bestämt med riksdagen att kommunikationsministern inte skall gå in och bestämma hur verken inom givna ramar skall disponera eller omdisponera sina resurser. Jag tror att Kurt Hugosson, som ju sitter i verkets styrelse, skulle ta illa upp, om jag började ägna mig åt ministerstyre.

Anf. 3 KURT HUGOSSON (s):

Herr talman! Jag ber att få tacka kommunikationsministern för svaret på de frågor jag har ställt i min interpellation.

Jag har ställt de här frågorna mot en faktisk bakgrund, som kanske väldigt få människor i detta land har klar för sig, nämligen att 87 % av allt persontransportarbete sker på våra vägar. Vi har klagat på SJ och på tunnelbanan, och vi har gjort det med rätta. Men vi skall komma ihåg att 87 % av alla människors förflyttningar till och från arbetet sker på våra vägar, liksom 46–47 % av all godstrafik.

Det är därför utomordentligt viktigt, herr talman, att vi har ett väl fungerande vägnät. Jag är bekymrad för utvecklingen när det gäller anslagstilldelningen till vägverket. Jag skulle vilja säga att vägsystemet är vårt lands blodomlopp. Om man kalkar till detta blodomlopp och det blir proppar, råkar näringslivet och människorna ut för ungefär samma bekymmer som en människa som får åderförkalkning i sitt blodomlopp.

Det är mot denna bakgrund som jag i min skriftliga interpellation har försökt att seriöst rikta uppmärksamheten på dessa problem. Jag är ledsen att behöva säga att jag tycker att jag inte har fått ett riktigt seriöst svar.

Min första fråga gällde om nuvarande vägpolitik följer de intentioner som en stor majoritet fattade beslut om 1979 när det gällde den nya trafikpolitiken. Av svaret att döma menar kommunikationsministern att så är fallet, men vi har ekonomiska bekymmer och därför har vi inte kunnat leva upp till detta trafikpolitiska beslut. Sanningen är den, att sedan början av 1970-talet har vägbyggandet i detta land halverats. Och med den medelstilldelning och de riktlinjer vi nu har fått för den framtida planeringen kan vi räkna med att vägbyggandet fram till 1985 ytterligare halveras.

När det gäller anslagen till drift och underhåll av våra vägar var riksdagen 1979 enig om att vi måste se till att ge sådana anslag för underhåll av vårt vägsystem så att inte våra vägar förstörs på sikt. I fråga om byggandet uttalade riksdagen också med stor majoritet att vi skulle ha en högre ambitionsnivå än tidigare.

Jag konstaterar nu, ett par år efter detta beslut, att man inte har uppfyllt dessa krav. När det gäller driftverksamheten har vi både 1981 och i anslagen för 1982 fått en betydlig reduktion, och produktionsutrymmet har minskat med ca 10 %, eller ca 200 miljoner. Nu skall vi planera för de närmaste fem åren. Fr. o. m. den 1 januari finns det en ny femårsplan för driftverksamheten som vägverket, med utgångspunkt i 1982 års anslagsnivå, har skyldighet att planera sin verksamhet efter. Då visar det sig att den medelstilldelning som verket har erhållit för 1982 på sikt inte räcker för att hålla vägarna i ett försvarbart skick. Det förhållandet innebär att framkomligheten på det lågtrafikerade vägnätet vintertid måste försämras genom minskade snöröjnings- och halkbekämpningsåtgärder. Minskningen av åtgärdsvolymen på det belagda vägnätet får till följd att det investerade kapitalet inte kan vidmakthållas och att trafikanternas kostnader för fordon och energi ökar. Nedslitningen av våra vägar kan t. o. m. gå så långt att vi inte i framtiden kan tillåta den belastning vi godkänner i dag.

Kommunikationsministern hänvisar till kostnaderna. Självfallet måste vi göra samhällsekonomiska bedömningar när vi tar ställning till olika punkter i driftbudgeten för staten. Men man har ju nu genom studier visat, att om man minskar driftanslaget med låt mig säga 200 milj. kr. för att upprätthålla kvaliteten på våra vägar, får samhället i stort en ökad kostnad på 300 milj. kr. Vid den samhällsekonomiska bedömningen måste man alltså utgå ifrån att en sådan minskning inte innebär något sparande. Den innebär i stället en direkt kapitalförstöring, som i framtiden leder till en ökning av kostnaderna.

Det är också intressant att konstatera vad näringslivet säger om detta. De ariella näringarna – skogsindustrin, lantbruket och lantbrukets industrier – är kanske de som i första hand drabbas. Inom skogsindustrin är oron stor för vad de minskade anslagen till framför allt vägunderhållet kommer att innebära. Flera studier som gjorts inom olika skogsindustriföretag visar hur ökade kostnader för virkestransporter riskerar att leda till att skogsindustrin måste avstå från att använda svenskt virke. En utredning som Billerudskoncernen nyligen har gjort visar att den försämring av väghållningen som blir följden av nuvarande låga anslag till vägverket under olika antaganden skulle leda till en årlig kostnadsökning för skogsnäringen med mellan 200 och 500 milj. kr.

Jag har velat redovisa dessa kostnader, eftersom kommunikationsministern i sitt svar säger att han gärna skulle vilja leva upp till 1979 års trafikpolitiska besluts intentioner, men att han inte kan det av kostnadsskäl. Mot bakgrund av de siffror som jag har redovisat menar jag att kommunikationsministern, om han skall ta de samhällsekonomiska kostnadsbedömningarna med i bilden, bör försöka övertyga budgetdepartementet och sina kolleger i regeringen om att det inte innebär någon besparing utan i stället kapitalförstöring, om man inte underhåller vårt vägnät.

Den nuvarande medelstillelningen för innevarande år och för den kommande femårsperioden när det gäller driftverksamheten leder till att vinterväghållningen minskas på det lågtrafikerade vägnätet med 30 % varje år – alltså inte bara 1982, utan även 1983, 1984 och 1985. Underhållet av det belagda vägnätet minskas med 9 % jämfört med tidigare, vilket innebär att beläggningsskadorna ökar och att trafiksäkerheten därmed minskar. Vad är det vägverket får göra, när vägarna inte kan beläggas? Jo, vägverket får hålla på att lappa och laga, och som alla vet är detta ur trafiksäkerhetssynpunkt ett mindre lämpligt sätt.

När det gäller insatserna på grusvägnätet i glesbygden måste man minska dem med 11 %. Tidigare har man haft som målsättning att belägga grusvägar med Y 1 G, alltså en hårdgörning av vägkroppen, 200 mil per år. Det var vad man gjorde under förra femårsplanen. Nu tvingas man, med hänsyn till de medelsanvisningar man får, att reducera detta till 95 mil per år.

Konkret, herr talman, betyder detta för den enskilde medborgaren ökade olycksrisker, ökat fordonsslitage, ökad bränsleförbrukning och risk för förseningar. Det är speciellt vissa grupper som drabbas särskilt hårt. Det gäller de handikappade, de rörelsehindrade, som får det ännu svårare att leva ett dragligt liv. Det gäller yrkestrafikanterna som drabbas av samma problem

som den enskilde, men som också får en försämring av arbetsmiljön med kraftigt ökade olycksfallsrisker och stora förseningar på sina turer. Glesbygdens invånare får allt svårare att ta sig till arbetet eller till affärerna, och de drabbas dubbelt, eftersom de tyvärr, höll jag på att säga, ofta bara har bilen att ta till.

Försämringarna av vägnätet blir mest märkbara på de små och medelstora vägarna. Som jag redan har sagt får företagen betydligt högre kostnader. De får längre leveranstider, det blir förseningar, och detta i sin tur leder till ökade transportkostnader.

Den här minskade anslagstilldelningen får också till följd att vägverket under den kommande femårsperioden måste minska sin personalstyrka med 2 000; ungefär 1 000 vägarbetare och 1 000 tjänstemän. Självfallet skall vägverkets verksamhet drivas rationellt. Det skall egentligen inte finnas en enda människa mer än vad som behövs. Men den kraftiga personalreduktionen är inte ett uttryck för att man behöver ett mindre antal anställda, utan det är ett uttryck för att man inte får de medel som skulle behövas för att upprätthålla en bra driftverksamhet på våra vägar.

Vilka är det då som drabbas när man tvingas till den här personalreduktionen? Jo, självfallet måste vägverket dimensionera, inom ramen för de resurser som tilldelats, vägunderhåll efter trafikvolymen. Man måste sätta in sina resurser i de områden där man har den högsta trafikvolymen. Den här personalinskränkningen drabbar då i stor utsträckning glesbygdsområdena och skogsbruksområdena i det här landet. Inom vägverket räknar man med att under de närmaste fem åren få nedläggningspröva eller lägga samman 50–60 vägmästarområden eller vägdistrikt. Självfallet skall man utifrån rationella utgångspunkter inte sätta stopp för det här. Men här tvingas man, som en följd av en minskning av medelsanvisningen, att gå betydligt hårdare fram än vad man skulle vilja göra. Man skulle inte behöva göra en sådan här inskränkning, om man följde 1979 års trafikpolitiska beslut och slog vakt om det vägkapital som vi har i dag.

En vägstation ute i glesbygden har i allmänhet en personalstyrka på 15–20 personer. Genomsnittet anställda per vägstation är i dag 15. Det var för tio år sedan 25. Den här lilla vägstationen i glesbygden innebär kanske den viktigaste sysselsättningen i orten, och därför får detta stora regionalpolitiska effekter. Man kan då – om man gör den samhällsekonomiska bedömning som kommunikationsministern talar om – fråga sig om detta är ekonomiskt förnuftigt. Vi vet, herr talman, att det kostar ungefär en halv miljon att tillskapa en ny arbetsplats i dag. Därför är jag mycket bekymrad, och jag tror att det blir fler i debatten som kommer att peka på sådana bekymmer.

Kommunikationsministern säger att det har gått bara sex veckor av den här vintern, varför det inte är så mycket att oroa sig för. Det må vara hänt att det har gått bara sex veckor av vintern 1982, men när jag aktualiserade vinterväghållningen i min interpellation gällde det att den femårsplan för driften som vägverket och dess styrelse enhälligt har tvingats fastställa leder till en 30-procentig nedskärning beträffande vinterväghållningen.

Det kommer att dröja betydligt längre tid än vad som var fallet tidigare.

innan man har resurser att gå ut och röja undan snön på de mindre trafikerade vägarna. Först när snödjupet blivit 8–10 cm kan man under vardagarna gå ut och plöga de mindre vägarna. Och det kommer att dröja upp till åtta timmar innan detta kan ske.

Beträffande halkbekämpningen, som är så utomordentligt viktig ur trafiksäkerhetssynpunkt, innebär den nya femårsplanen för driften att standarden måste sänkas väsentligt. På vägar med mindre än 500 fordon per årsdygn finns det i framtiden inte några resurser för att salta och halkbekämpa mer än vid extrem halka och då endast i kurvor och backkrön.

Detta är vad som kommer att bli följden under den närmaste femårsperioden, om anslagstilldelningen blir densamma som under innevarande år och som presenterats i budgetpropositionen.

Det är inte bara vi inom vägverket som är bekymrade. Vägverket har att inom ramen för de medel som regering och riksdag anvisar göra det bästa möjliga och har då tvingats vidta dessa åtgärder. Men det är inte bara jag som är kritisk och bekymrad.

I december uppvaktades kommunikationsministern av Åkeriförbundet. Man riktade i ett uttalande skarp kritik mot regeringens och riksdagens sätt att behandla anslagen för underhåll och service på vägarna.

Man sade: Standarden på vägunderhållet måste omedelbart förbättras. Nödvändiga transporter, även på landsbygdens vägnät, t. ex. för skogsindustri och lantbruket, måste kunna ske på ett trafiksäkert sätt. Åkeriföretagen kan inte acceptera den försämring av standarden beträffande plogning, sandning och saltning som redan blivit märkbar.

Regeringen fick också alldeles i början av året en skrivelse från de tre fackliga organisationerna, där man påtalade konsekvenserna av den nuvarande vägpolitiken och bl. a. sade:

”Ökat antal olycksfall, trasiga fordon, inställd trafik, ökad frånvaro från arbetsplatserna, längre transporttider som var för sig medför kraftigt ökade kostnader för såväl enskilda som företag och samhälle – det är några exempel på effekten av den drastiskt försämrade standarden på våra vägar. Vägverkets kraftigt minskade anslag innebär en snabb kostnadsövertalning på allmänheten och företagen som är betydligt större än de s k 'besparingarna' i Vägverkets budget.”

När kommunikationsministern fick ta del av de här protesterna sade kommunikationsministern: Då får väl vägverket göra omfördelningar inom ramen för sin budget. Då ställde jag i all hovsamhet en fråga: Vad tycker kommunikationsministern att vi skall inskränka på? Är det grusvägsunderhållet, är det förstärkningen av vägunderhållet eller är det beläggningen med asfalt eller oljegrus på våra grusvägar? Vi har tvingats minska från 200 mil till 95 mil. Skall vi gå ner ytterligare? Jag menar inte att kommunikationsministern skall tala om för vägverket vad det skall göra – det klarar nog vägverket av. Men jag trodde ändå att kommunikationsministern hade en uppfattning i den här frågan.

Herr talman! Min interpellation har jag inte väckt bara för att vara kritisk

mot kommunikationsministern. Jag har väckt den för att peka på att den här besparingen inom vägområdet inte är någon besparing – den leder till ökade samhällsekonomiska kostnader.

Det är min förhoppning att denna debatt på något sätt ändå skall ge kommunikationsministern ett stöd i de diskussioner som jag vet att kommunikationsministern försöker föra inom regeringen.

Anf. 4 STEN-OVE SUNDSTRÖM (s):

Herr talman! I 1979 års trafikpolitiska beslut angavs bl. a. att en väl fungerande transportförsörjning är en förutsättning för en balanserad befolknings- och näringslivsutveckling i skilda delar av landet. Trafikpolitiken skall därför utformas så att målen för näringspolitiken, energipolitiken, miljöpolitiken, sysselsättningspolitiken och regionalpolitiken kan uppnås.

Trafikpolitiken skall bidra till att utjämna skillnader mellan landets olika regioner, och därför måste en samordning ske mellan regional- och arbetsmarknadspolitiken.

En mycket viktig förutsättning för att näringslivet skall kunna utvecklas i Norrland är ett väl fungerande vägnät med goda kommunikationer. Under de senaste åren har anslagen till vägverket inte anpassats till kostnadsutvecklingen. Förutom att detta inneburit svårigheter att klara underhållet av vägnätet, har risken för en betydande kapitalförstöring ökat. Den förändring som sker av vägverkets drifts- och underhållsresurser samt förändringen av verkets driftsorganisation kan få mycket svåra konsekvenser för främst Norrlands inland.

I t. ex. landets nordligaste län kan en betydande indragning av verkets s. k. arbetsområden komma att ske, en åtgärd som innebär stora försämringar av underhållsservicen på stora delar av vägnätet.

Nedläggningen av flottningen på ett flertal Norrlandsälvar har resulterat i en betydande ökning av den tunga trafiken på ett flertal vägar. Naturligtvis ställer denna omläggning av timmertransporterna från älvarna till vägarna krav på förstärkningar av underhållsservicen på berörda avsnitt. Det är också viktigt att de satsningar som sker på turismen inte motverkas genom en försämrad underhållsservice på vägnätet. Många av de befintliga turistorterna är helt beroende av ett tillfredsställande vägnät, eftersom flyg- och järnvägsförbindelser saknas.

Förändringarna inom vägverkets driftsorganisation med indragningar av verkets vägstationer i Norrlands inland kommer i högsta grad att verka i motsatt riktning mot den regionalpolitiska målsättningen om minskad restid för befolkningen.

I landets nordligaste del, Norrbottens län, berörs främst sex vägstationer, som är belägna i Koler, Moskosel, Haparanda, Nattavaara, Junosuando och Karesuando. Det är alltså vägstationer som är belägna i inlandet, med långa resavstånd. Man måste därför ställa frågorna: Hur skall vägservicen klaras i dessa regioner, om planerna verkställs? Vad skall hända med de anställda i dessa orter? Där finns ingen alternativ sysselsättning. Hur skall transporter-

na klaras när vägservicen försämras så här drastiskt? Jag tycker det här är frågeställningar som det är viktigt att få klarhet i här i dag.

Vidare har jag läst och tagit del av kommunikationsministerns skriftliga svar noggrant. Jag konstaterar bara att när statsrådet läste upp svaret här i kammaren undvek han en mening, där det står: "Det är lätt att driva överbudspolitik när man inte tar något ansvar för statens finanser."

Det föranleder mig att fråga om statsrådet inte tar ansvar för den formuleringen, eller om han har blivit mer klarsynt och menar att vi socialdemokrater tar detta ansvar för statens finanser.

Anf. 5 TORE CLAESON (vpk):

Herr talman! I interpellationssvaret från kommunikationsministern sägs att regeringen följer den inriktning av vägpolitiken som det trafikpolitiska beslutet från 1979 innebär. Den fråga som då automatiskt inställer sig är denna: Hur kan man följa inriktningen utan att ställa de medel till förfogande som behövs för att i praktisk handling omsätta sakinnehållet?

Av svaret framgår också att Claes Elmstedt menar att regeringen i årets budgetproposition föreslår anslagsökningar som är större än vad man kunnat räkna med med hänsyn till den ekonomiska situation som råder. Att regeringen varit ense om sitt ställningstagande till en viss mindre förstärkning av anslaget till väghållningen innebär emellertid inte att det reellt sett blivit utrymme för några förbättringar. Tvärtom innebär ju regeringens förslag om anslag till vägväsendet en klar försämring på grund av inflationen.

I det trafikpolitiska beslutet 1979 framhölls att vägverket, t. ex. då det gällde vägstationerna, skulle ta samhällsekonomiska hänsyn. Men vägverket kan ju knappast göra det då regeringen inte gör det. En följd av besparingsoffensiven på detta område blir att ett femtiotal vägstationer över hela landet riskerar att läggas ned eller sammanläggas med andra. Därigenom riskeras en försämrad väghållning på många håll, och många mindre orter mister en betydelsefull arbetsplats.

Över huvud taget måste man fråga sig om regeringen nu är i färd med att överge det trafikpolitiska beslut riksdagen fattade år 1979. På annat sätt är det svårt att tolka de ständiga prutningar som drabbar landets vägväsende. Det betyder att förstörelsen av kapital, som satsats på vägarna tidigare, nu fortsätter. Det betyder att olycksriskerna ökar och att de som bor i glesbygder drabbas särskilt hårt vintertid. Det betyder kraftiga personalminskningar och en ökad arbetslöshet för vägarbetarna.

Redan vid behandlingen av vägverkets anslagsframställning förra budgetåret, 1981/82, varnade vänsterpartiet kommunisterna för de negativa följder förslaget i den budgeten kunde få. Vpk föreslog då exempelvis en uppräknig av väganslaget till drift av statliga vägar med 100 milj. kr. och motsvarande höjning för kommunala vägar och gator samt privata vägar.

Den 14 december förra året uppmanade vänsterpartiet kommunisternas riksdagsgrupp i en skrivelse regeringen att ställa ytterligare medel till vägverkets förfogande för att kunna bibehålla samma vinterväghållning som tidigare. Vi gjorde detta mot bakgrund av att det redan då stod klart att de

kraftiga omprioriteringar som vägverket tvingats till på grund av minskade resurser för driften hade lett till akuta problem för vägtrafiken.

De svåra vinterförhållanden som redan i början av december gjorde sig gällande medförde betydande trafiksvårigheter, samtidigt som trafikanterna utsattes för ökade olycksfallsrisker och förlängda restider. Vpk-gruppen pekade i sin skrivelse bl. a. på att halkbekämpningen på våra vägar kraftigt dragits ned. Vägarna sandas inte så ofta, en del mindre vägar inte alls och andra bara punktvis i backar och kurvor, och halkbekämpning sker i huvudsak bara vid extrem halka.

Mot bakgrund av den svåra snö vinter vi nu upplever och de möjligheter till en förbättring av trafikförhållandena som en ökad satsning på väghållningen skulle innebära, inte minst för att öka trafiksäkerheten och minska olyckorna, är det förvånande att inte kommunikationsministern eller regeringen i övrigt synes beredda att öka insatserna på detta område.

Kommunikationsministern säger att man därvid beaktar samhällsekonomin, trots att han måste vara väl medveten om att det är dålig samhällsekonomi då man inte ökar resurserna till detta område utan tvärtom reellt försämrar dem. Sämre resurser innebär risk för fler olyckor, ökad kapitalförstöring, minskad framkomlighet för människorna, framför allt i glesbygd, ökade transport- och reskostnader och en ökad arbetslöshet bland vägarbetarna.

Claes Elmstedt vill i sitt interpellationssvar göra gällande att det inte är möjligt att säga hur vägverket kommer att disponera de medel verket har eller kommer att få till förfogande, att verket underförstått mycket väl kan satsa vad som behövs för en bra vinterväghållning inom ramen för de medel som finns. Nu vet vi väl allesammans att så enkelt är det inte. Vägverket har varit tvunget att göra långt gående prioriteringar med ganska täta skott mellan olika delar gällande drift och byggnadsverksamhet, mellan vinterväghållning och underhåll osv. Klart är att den nödvändiga förstärkningen till statens vägverk bara kan ske genom en viss ökning av anslagen i förhållande till regeringens förslag, och det är beklagligt att regeringen inte inser eller vill gå med på detta.

I dagens läge med växande arbetslöshet innebär kraftiga reella prutningar på såväl drift som byggande av vägar ytterligare ett problem på arbetsmarknaden. Det märkliga förhållandet råder ju att AMS – arbetsmarknadsstyrelsen – som skall svara för beredskapsarbetena, ofta går in med just vägarbeten för att motverka arbetslöshet. Då används vägbyggande som regulator på arbetsmarknaden, varigenom vägbyggare alltså får en mer otrygg och tillfällig anställning. Vpk har föreslagit vid tidigare riksmöten att medel från AMS beredskapsanslag skulle överföras till de ordinarie vägbyggnadsmedlen. Vi har upprepat detta krav vid flera tillfällen.

Kvar står det jag redan har varit inne på – dagens situation, de akuta svårigheter som nu föreligger. De kan inte avhjälpas genom aldrig så fiffiga omfördelningar inom ramen för de anslag som finns – med hänsyn till de låsningar som redan har skett i femårsplaner och annat – utan kvar står att det, för att vi skall klara den situation vi nu befinner oss i, behövs en ökning av anslagen på det här området.

Jag vill avsluta det här inlägget med att fråga kommunikationsministern om han, mot bakgrund av ett faktiskt förhållande som ingen kan bestrida – de stora problemen som finns på detta område – ändå inte är beredd att ompröva sitt ställningstagande och medge en viss ökning av anslagen på det här området.

Anf. 6 OVE KARLSSON (s):

Herr talman! Som svar på Kurt Hugossons första fråga, om nuvarande vägpolitik följer de intentioner som det trafikpolitiska beslutet från 1979 innebar, säger statsrådet att regeringen följer den inriktning av vägpolitiken som det trafikpolitiska beslutet innebär.

Min uppfattning är att regeringen nu gör stora och avgörande avsteg från riksdagens beslut. Det sägs i riksdagens beslut att det är uttryck för en klar strävan att öka trafiksäkerheten men också möjliggöra väsentliga insatser dels för kollektivtrafiken, dels för det lägtrafikerade, mindre och medelstora vägnätet. Insatser på detta vägnät anses vara nödvändiga för att förbättra näringslivets transportförutsättningar och för att öka tillgängligheten till arbete, service, m. m. för glesbygdens befolkning.

Den praktiska verkligheten visar väl ändå att riksdagens målsättning från 1979 inte kan följas, därför att tillräckliga medel inte anslås. Utebliven kompensation för kostnadsfördyringar gör att vägunderhållet eftersätts. Minskad säkerhet och framkomlighet på vägarna blir resultatet av den nu förda vägpolitiken.

Vid det senaste snöfallet hördes i mina trakter klagomål från bilister som tyckte att man nu borde sluta betala bilskatt. Man sade: "Jag har betalat bilskatt för att få en tjänst utförd, för att framkomligheten på vägarna skulle vara bra. Det är den inte nu. Det får därför vara nog med den redan inbetalda bilskatten." Några ytterligare insatser på det området tyckte man sig inte ha anledning att göra.

I skogslänen innebär det minskade vägunderhållet att skogstransporterna försvåras. Det medför i slutänden fördyringar för en viktig exportbransch.

I ett läge med ekonomiska svårigheter får den nu förda vägpolitiken till följd att man flyttar över kostnaderna från statsmakterna till företag och enskilda, som redan betalat för att få en tjänst utförd. Det är då framför allt glesbygdens människor som drabbas.

Inte minst för skogsindustrin är det nödvändigt med en fungerande transportapparat. Den är helt beroende av ett väl fungerande vägunderhåll. Med den medelstillelse som nu råder är det glesbygden som drabbas. Skogstransporterna skall fram i dessa områden.

En väl fungerande transportapparat är över huvud taget en förutsättning för att svensk industri skall fungera. Transporterna är avgörande för möjligheterna att klara en regional spridning av den industriella verksamheten.

Inte minst inom den industri som hämtar sin råvara i glesbygden, alltså skogsindustrin, måste man nu känna stor oro för resultatet av det minskade

väganslaget. Ett högt kostnadsläge för transporterna kan äventyra skogbrukets och skogsindustrins lönsamhet och i förlängningen ytterligare försvåra verksamheten i en bransch som har haft och har stora svårigheter. Vi behöver ett väl fungerande transportsystem här i landet, och då måste statsmakterna ställa upp och ge erforderligt stöd. Varken industri eller transportörer tål en dålig transportapparat, försakad av eftersatt vägunderhåll. Människorna i glesbygden behöver finnas kvar, och då krävs det att framkomligheten på vägarna är fullgod.

Jag tycker att kommunikationsministern skulle kunna erkänna att väganslagen behöver förbättras för människornas trivsel, för trafiksäkerheten och för att förbättra industrins transportmöjligheter och därmed i förlängningen skapa fler arbetstillfällen. Jag hoppas att de vägstationer som finns i glesbygden blir kvar, till gagn för befolkningen och trafikanterna så att vi får en i hela landet väl fungerande transportapparat.

Anf. 7 Kommunikationsministern CLAES ELMSTEDT:

Herr talman! När man lyssnar på debattinläggen får man lätt ett intryck av att vägarna i landet knappast är farbara längre. Det är naturligtvis våldsamma överdrifter. Men jag är den förste att erkänna betydelsen av ett väl fungerande trafiksystem. Med den inställning som jag och mitt parti har till regionalpolitiken vet vi kanske bättre än de flesta att grundförutsättningarna för en effektiv regionalpolitik är ett väl fungerande trafiksystem. Där kommer vägarna in som en av de tyngre komponenterna. Det är riktigt som Kurt Hugosson sade att människorna till stor del förflyttar sig just med hjälp av landsvägstransporter. Man kanske inte alltid tänker på det.

Här har talats om att småvägarna inte har blivit skötta i vinter, och innan snön kom meddelade vägverket, att om det blev ett plötsligt snöfall, kunde man eventuellt inte rycka ut lika snabbt som tidigare. Jag har emellertid det intrycket att man på de allra flesta håll har lyckats hålla vägarna öppna på ett tillfredsställande sätt. Jag har naturligtvis även på informella vägar hört mig för om hur saker och ting ligger till, och jag har fått det bestämda intrycket att vägunderhållet på de flesta håll har fungerat tillfredsställande med tanke på att vi har haft en ovanligt snörik vinter i kombination med stark kyla. Trots de besvärliga förhållandena i december visar statistiken att antalet olyckor i december 1981 var betydligt lägre än i december 1980 – med de brister som sådan statistik naturligtvis har.

Här har sagts att regeringen inte följer intentionerna i det trafikpolitiska beslut som riksdagen har fattat. Jag vill upprepa vad jag sade i svaret på Kurt Hugossons interpellation, nämligen att jag anser att regeringen gör det. Riksdagen har lagt fast en färdriktning men ingen tidsplan, inget tempo. Det vore väl konstigt om man inte i denna samhällsfunktion, liksom i alla andra samhällsfunktioner, tog hänsyn till de ekonomiska realiteter som finns. Tyvärr finns det inte utrymme för allt man skulle vilja göra på det här området, och där vill jag gärna anknyta till den förvisning som Kurt Hugosson gav uttryck åt avslutningsvis i sitt inlägg, när han sade att han var övertygad om att jag hade den inställningen att man skulle försöka få så

mycket som möjligt till vägarna. Det är riktigt. Men jag måste böja mig – liksom väl Kurt Hugosson måste böja sig – emellanåt när pengarna inte längre räcker till.

Här har också talats om samhällsekonomiska bedömningar. Ja, man kan ibland göra sådana beräkningar och komma fram till att om man satsar 1 miljon eller 10 miljoner eller vad det handlar om, så kommer man på sikt att få tillbaka de pengarna. Men dess värre är det ju så – vilket jag antar att alla känner till – att samtidigt som en regering har att göra den bedömningen måste man också räkna med att det blir ett omedelbart genomslag i budgeten, och därmed ökas budgetunderskottet, som vi har att kämpa med. Regeringen får ju också kritik för att budgetunderskottet är för stort, och det är för stort. Men det skulle naturligtvis bli ännu större ifall man gick hårdare fram här, även om man skulle önska att man kunde göra det.

Man måste hålla isär begreppen. Man kan inte både äta upp kakan och ha den kvar – det är en känd erfarenhet.

Vägverket minskar sin personal, säger man. Ja visst – vägverkets ledning har sagt till mig att det är klart att när vi får begränsade anslag måste vi se till att vi för de här pengarna får så mycket som möjligt av vägar byggda och vägar underhållna till minsta möjliga administrativa kostnad. Jag antar att vi alla är överens om att det måste vara på det sättet. Men jag kan hålla med om att när man skall dra ner på personalen är det oerhört viktigt att man noga provar var någonstans man skall göra detta. Jag vet att vägverket dragit ner både på den centrala förvaltningen i Borlänge och på förvaltningen ute i landet. Jag är också en av de sista som överger möjligheterna att hålla kvar de mindre vägstationer som finns framför allt i glesbygden. Att de också drabbas är väl ofrånkomligt, men det måste göras en utomordentligt noggrann prövning.

Anslagen för 1982 räcker inte, säger man. Jag vill då erinra om att när det gäller driftanslag och underhållsanslag, så har det gjorts en höjning med 11 % för 1982 jämfört med 1981. Och vad som kanske är mera intressant för framtiden är följande: Med utgångspunkt i regeringens allmänna budgetdirektiv skulle man ha efter pris- och löneomräkning ha dragit ner med 2 %, men detta har icke skett när det gäller anslagen till drift och underhåll av statliga vägar. Där har ingen neddragning gjorts, utan tvärtom har det blivit en liten ökning. Jag erkänner gärna att den är liten – 15 miljoner – men icke förty har åtminstone jag respekt också för 15 miljoner. Det viktiga är emellertid trenderbrottet – att kurvan, som pekat svagt nedåt, är bruten och nu pekar svagt uppåt. Med tanke på framtiden tror jag det är värt att notera detta i det här sammanhanget.

När det gäller vinterväghållningen i övrigt – saltning, osv. – är det många som har hört av sig till mig och uttryckt sin tillfredsställelse över att det har saltats mindre, för saltning har ju också negativa verkningar. Men självfallet måste hela tiden framkomligheten, trafiksäkerheten, vara avgörande för i vilken utsträckning man skall använda saltning eller andra medel som kan göra det lättare för trafikanterna att ta sig fram ute på vägarna.

2,8 miljarder har vägverket för 1982 till drift och underhåll. Jag påpekar

också i svaret att vi bara har kommit sex veckor in på det nya året, och det är kanske litet väl tidigt att rycka ut och använda vinterväghållningen som argument för att man måste öka anslagen.

Därtill kommer att vägverket för 1981 har 100 milj. kr. över, naturligtvis på grund av att man har fullgjort sina åtaganden på ett bra sätt. Tack vare dessa 100 miljoner kan man göra omprioriteringar. Vinterväghållningen är en av de viktigare funktionerna i det sammanhanget.

Sedan vill jag till Tore Claeson säga att det inte finns några låsningar i femårsplanerna när det gäller drift och underhåll. Det går att göra omdisponeringar, allteftersom omständigheterna så kräver.

Låt mig avslutningsvis bara säga att debatten kanhända har fått för stora proportioner. Jag har respekt för de synpunkter som framförts vid alla de uppvaktningar som gjorts hos mig – det är inte så förfärligt många för resten. När det gäller framtiden uttrycker man oro för om det skall bli en fortsatt neddragning osv. Jag har som sagt stor respekt för detta, och jag förstår problemen. Därför finns det anledning att erinra om att just det anslag som de uppvaktande har varit särskilt ängsliga för icke har minskat i årets budgetproposition. I stället har det ökat något. Det tycker jag är ett gott tecken för framtiden.

Under detta anförande hade ledningen av kammarens förhandlingar för en stund övertagits av förste vice talmannen.

Anf. 8 KURT HUGOSSON (s):

Herr talman! Jag vill framhålla att jag uppskattar kommunikationsministerns allmänna uttalanden här. Kommunikationsministern uttalar sig positivt för framtiden och understryker vikten av ett väl fungerande vägnät. Det är väldigt bra. Vi har därför en gemensam plattform när vi diskuterar.

Men jag blev litet bekymrad när Claes Elmstedt sade att det har förekommit våldsamma överdrifter i debatten här i dag. Jag har verkligen försökt att inte göra mig skyldig till några överdrifter. Jag bara redovisar – det har jag gjort i min interpellation – effekterna för driftverksamheten i den femårsplan som gäller fr. o. m. 1982 och som vägverket har fått i uppgift att utarbeta med utgångspunkt i det anslag som har tilldelats vägverket för 1982.

Jag har bara, rätt upp och ned, redovisat vilka konsekvenserna blir i fråga om det lågtrafikerade vägnätet – det gäller vinterväghållning, beläggningsarbete osv. Jag är ledsen ifall det uppfattas som våldsamma överdrifter. Det är ju en reell redovisning av de faktiska konsekvenser som en enhällig styrelse för vägverket har tvingats acceptera.

Nu säger kommunikationsministern att det i år inte blir någon anslagsminskning på driftsidan när det gäller de statliga vägarna – det har t. o. m. blivit några miljoner mer. Ja, det är riktigt. Det rör sig om 15 miljoner, med utgångspunkt i 1982 års anslag. Ifall vi utgår från 1979 års trafikpolitiska beslut glömmet kommunikationsministern bort att 1982 års anslag tyvärr inte

Om vägpolitiken

räckte till. I stället blir det en kapitalförstöring, som en följd av att anslaget är för litet. Jag är orolig för att vi inte anvisar medel så att kvaliteten på vårt vägnät på sikt kan upprätthållas. Därför blir det bekymmersamt när det gäller näringslivets transportkostnader.

Jag frågade i min interpellation om kommunikationsministern var beredd att på tilläggsstat för 1982 ge vägverket ytterligare medel. Då säger kommunikationsministern att jag inte är realistisk i mina krav på pengar. Det fattas egentligen, säger kommunikationsministern, 375 milj. kr. i den anslagstilldelning som man har fastställt för 1982. Dessa 375 milj. kr. är framräknade på basis av 1979 års trafikpolitiska beslut. Men, herr kommunikationsminister, så orealistisk har jag inte varit, och så orealistisk är inte socialdemokratin i sina krav. Jag tror att Claes Elmstedt vet att vi från socialdemokratin på tilläggsstat för 1982 icke har krävt 375 milj. kr. – det anser även jag orealistiskt. Men vi har hovsamt krävt 50 milj. kr. Vi tror nämligen att om vägverket får ytterligare 50 milj. kr., så klarar man vinterväghållningen och beläggningsarbetena, och man kan dämpa nedläggningstakten när det gäller våra vägstationer.

För mig och för socialdemokratin är vaktsländet om sysselsättningen det övergripande målet för vår politik. Det finns ett klart samband mellan byggande och underhåll av vägar och sysselsättningen. Det är utifrån dessa utgångspunkter som vi har varit hovsamma och begärt 50 milj. kr. på tilläggsstat för innevarande år. I den motion som vi skall behandla i samband med att vi diskuterar anslagen för 1983 – vilket vi får återkomma till – har vi krävt ytterligare 100 milj. kr. på driftssidan; 75 milj. kr. till drift av statliga vägar och 25 milj. kr. för bidrag till statskommunala vägar. Man skall komma ihåg att det har skett en väsentlig reduktion av anslagstilldelningen när det gäller såväl de statskommunala vägarna som de enskilda vägarna. Därvid uppfylls inte de bestämmelser som gäller för statsbidrag.

Vi har också sagt att i ett läge där sysselsättningen sviktar och alla till buds stående medel måste tillgripas för att få det här landets ekonomi på fötter igen och skapa sysselsättning, så vill vi satsa ökade resurser för att bygga vägar och vidta åtgärder som sätter fart på Sverige. Därför kräver vi också att för nästa budgetår få sätta i gång angelägna arbeten på vägbyggnadssidan.

Anf. 9 STEN-OVE SUNDSTRÖM (s):

Herr talman! Kommunikationsministern säger att vi vet att en grundförutsättning för regionalpolitiken är ett väl fungerande vägnät. Det är väl bekant att det parti som kommunikationsministern tillhör brukar tala varmt om värnet för glesbygden. Det är därför som det är så angeläget att få svar på de frågor som jag ställde här tidigare: Vad kommer ni konkret att göra åt den situation som dessa vägstationer i t. ex. Norrbottens inland befinner sig i? Vad kommer att hända med vägstationerna i Koler, Moskosel, Haparanda, Nattavaara, Karesuando m. fl. orter? Det är alltså verklig glesbygd, där det inte finns alternativ till denna sysselsättning. VägserVICEN kommer att drabbas hårt. Det går inte att i det här fallet både äta upp kakan och ha den

kvar. Man måste bestämma sig. Om det finns någon reell innebörd i formuleringen "värnet för glesbygden", borde man kunna få ett klart besked. Vad händer med vägstationerna?

Statsrådet berörde inte med ett ord formuleringen i det skriftliga svaret att det "är lätt att driva överbudspolitik när man inte tar något ansvar för statens finanser". Jag utgår då från att statsrådet tar avstånd från denna formulering i det skriftliga svaret.

Kommunikationsministern säger att debatten har fått för stora dimensioner. Jag kan inte hålla med om detta. Det gäller att få ett besked så att de anställda kan få klarhet i vad som skall hända med deras jobb i en typisk glesbygd, där man inte har några alternativ. Det finns anledning för statsrådet att klargöra dessa saker här i dag.

Anf. 10 TORE CLAESON (vpk):

Herr talman! Först en kommentar till talet om de våldsamma överdrifterna. Jag tycker det var en våldsam överdrift av kommunikationsministern att påstå att det har varit fråga om några sådana i den här debatten. I varje fall borde väl kommunikationsministern ha angett vari de består och vem som har gjort sig skyldig till dem. För min del har jag, som alltid, eftersträvat att hålla debatten på ett sakligt plan och med utgångspunkt i faktiska förhållanden försökt att belysa läget och framhålla behovet av förbättringar.

När vägverket nu exempelvis föreslår att det skall få 900 miljoner till byggande av statliga vägar är detta belopp visserligen nominellt detsamma som i fjol, men på grund av inflationen är det en klar försämring av anslaget. De medel som vägverket äskar för att utföra de arbeten som verket har att verkställa har regeringen inte ansett sig kunna lämna. Inte ens vägverkets s. k. besparingsalternativ, varigenom man i varje fall skulle kunna undvika ytterligare försämring då det gäller belagda vägar samt barmarks- och vinterväghållningen på lågtrafikerade vägar blev tillmötesgått, utan det prutades ned med närmare 300 milj. kr.

Problemen gäller inte heller bara vinterväghållningen – det har kommunikationsministern naturligtvis helt rätt i – även om de problemen är nog så allvarliga. De dåliga erfarenheterna från den gångna vintern är ett resultat av de försämrade anslagen i förra årets budgetproposition. I samband med vägverkets femårsplan har man vidtagit besparingsåtgärder. Kurt Hugosson har varit inne på den frågan i sitt första inlägg. Normalt sänder man inte lågtrafikerade vägar, och snödjupet blir betydligt större innan röjning sker. Men också barmarksunderhållet försämras naturligtvis då underhållet av belagda vägar minskar med 10 % och grusvägsunderhållet måste dras ned med ytterligare 11 %. Även om det är de s. k. svagtrafikerade vägarna som i första hand drabbas av det försämrade vägunderhållet, måste man hålla i minnet att dessa vägar utgör en mycket stor del av vägnätet. Detta är kommunikationsministern också underkunnig om, eftersom landet har omfattande områden av glesbygdskaraktär med spridd bebyggelse. Men det är också att notera – och detta har någon redan varit inne på – att just på

sådana vägar går de virkestransporter som skall försörja den viktiga skogsindustrin med råvaror, där går de långväga olje- och varutransporterna och transporter av t. ex. mjölk- och slakteriprodukter.

Sedan vill jag återkomma till vad jag berörde i mitt förra inlägg, nämligen frågan om de reella anslagsminskningarna skapar arbetslöshet. Bara under det senaste året har vägverket tvingats att reducera sin personal med 1 500 personer, och under den närmaste femårsperioden måste kraftiga personalminskningar göras enligt vägverket. Verket anser att omkring 2 000 personer måste bort för att verket skall kunna bedriva en effektiv verksamhet med hänsyn till minskat anslag. Vi vet ju att på tio år har ungefär varannan vägarbetare försvunnit från det som man kallar byggområdet.

Det finns fortfarande ett betydande behov av nya vägar i landet, och vi vet att vägverket har färdiga projekt, som i stort sett är rikstäckande, för omkring en och en halv miljard kronor. De beräknas f. ö., enligt vad vägverket har framhållit, kunna ge sysselsättning åt 6000 – 7000 personer under ett år. Samtidigt har man därifrån betonat vägbyggandets betydelse för utvecklingen av svensk teknologi.

Nu säger kommunikationsministern i sitt andra inlägg att det inte finns några lösningar i vägverkets femårsplaner beträffande drift och underhåll. Det är möjligt att det formellt sett inte finns sådana lösningar – men nog måste vägverket göra ganska långsiktiga beräkningar beträffande åtgången av medel även för de här ändamålen. Det är helt klart att man där måste ha en sådan planering och måste göra sådana beräkningar, och att man därför inte utan vidare kan flytta över medel från det ena området till det andra. Vad som behövs – jag återkommer till det – är naturligtvis mera pengar totalt sett till vägverket.

Anf. 11 OVE KARLSSON (s):

Herr talman! Statsrådet säger att vägverket har lyckats hålla vägarna öppna. Ja, det har trots stora svårigheter hållit vägarna öppna, och vi har verkligen fått bevittna enastående insatser från den personal som arbetar ute på fältet. Vi vet att man, trots detta, i vinter har fått vänta längre än vanligt på snöröjningen, och det är inte bra för transportapparatusens funktion. Det är framför allt glesbygdens människor och transporter som drabbas.

För skogsindustrin behövs ett väl fungerande transportväsende, och för detta krävs ett effektivt vägunderhåll, så att man redan på morgonen kan få besked om att under dagen erforderliga transporter kan genomföras. Även de mindre vägarna måste underhållas väl, bl. a. för att industrins, särskilt skogsindustrins, transportbehov skall kunna tillgodoses. Vägverket har en tillförlitlig och kunnig personal, men den behöver medel till sitt förfogande för att kunna göra en fullgod insats.

Statsrådet sade att antalet olyckor i december 1981 hade varit mindre än i december 1980. Ja, när vägarna blir alltför svårframkomliga stannar folk hemma, och det är naturligtvis det effektivaste sättet att undvika olyckor. Jag anser dock inte att det är på det sättet som vi skall undvika sådana. Vi skall skapa en sådan framkomlighet på vägarna att människor kan trafikera dem

utan alltför stora risker och ta sig fram till sitt färdmål utan att behöva råka ut för olyckor.

Nr 79

Fredagen den
12 februari 1982

Anf. 12 Kommunikationsministern CLAES ELMSTEDT:

Herr talman! Det som Ove Karlsson nämnde allra sist kan jag instämma i. Också jag pekade på bristerna i statistiken. Jag tror dock inte att trafikintensiteten var väsentligt mycket lägre än vad den normalt brukar vara.

Jag har, herr talman, egentligen inte så mycket ytterligare att kommentera. Kurt Hugosson nämnde att man begärt 50 milj. kr. på tilläggsbudget. Det är klart att jag har respekt för summan 50 milj. kr. Men det har tidigare sagts att det behövs 375 milj. kr. och att vägverket har ett överskott sedan förra året på 100 milj. kr. I det perspektivet kanske kravet på 50 milj. kr. inte framstår som lika kraftfullt.

Jag håller med om att arbeten behöver hållas i gång både här och där. Vägverket är det verk som har den kanske bästa framförhållningen och den bästa beredskapen när det gäller att kunna sätta i gång beredskapsarbeten när arbetsmarknadssituationen så kräver. Vägverket har objekt som är färdiga att omedelbart dra i gång. Det har vi också utnyttjat. Under den tid som jag har varit i departementet har vi vid två tillfällen beviljat ganska många miljoner till både brobyggen och upprustning av vägar. Dessa pengar har nästan undantagslöst gått till just sådana bygder som man här talar sig varm för, nämligen glesbygderna. Det är bygder som även jag har en stark känsla för, och jag vet hur viktigt det är att trafiklederna fungerar också där.

Jag kan inte uttala mig om enskilda vägstationers möjligheter att hävda sig. Men min allmänna inriktning är den som jag gav uttryck för i mitt tidigare inlägg. Neddragningen av personal får inte i första hand gå ut över de mindre vägstationerna i glesbygden. De skall vara med och konkurrera om fortlevnaden precis lika bra som den centrala förvaltningen och verksamheter i de större tätorterna över huvud taget.

När jag sade att det har förekommit överdrifter i debatten, trampade jag kanske på en del ömma tår. Det handlar om ordens valör. Vad jag menade var att de erfarenheter som jag har skaffat mig genom samtal med människor som är ansvariga på olika trafikområden – transportchefer inom mejerihanteringen, taxichaufförer som kör skolskjutsar m. fl. – inte stämmer med debatten i allmänhet. Jag har talat med flera yrkesverksamma som har haft att ta sig fram på just de vägar som enligt vissa uttalanden skulle få stå tillbaka när det gäller vinterväghållning och standard över huvud taget. Ingen av dem har sagt att det har varit speciellt svårt att ta sig fram. Ove Karlsson höll också med mig om att man har lyckats hålla vägarna öppna. Jag noterar att Ove Karlsson har gjort denna erfarenhet, och jag tycker att det är bra.

Jag tror att det var Tore Claeson som lämnade uppgiften att varannan vägarbetare har försvunnit på ett antal år. Ja, men det beror icke på anslagsminskningar, utan i första hand på den ökade mekanisering som ägt rum inom vägbyggnads- och vägunderhållsområdet. Så är t. ex. vägbelägg-

Om vägpolitiken

ningen i dag så gott som helautomatiserad. Det är klart att det har tagit sig sådana uttryck att antalet personer har minskat. Så har skett inom denna sektor såväl som inom alla andra där tekniken vinner terräng och slår ut den enskilde. Vi kan ha en diskussion om hur långt det skall gå och klokskapen i det i alla lägen, men det är en annan historia.

Anf. 13 KURT HUGOSSON (s):

Herr talman! Kommunikationsministern säger att de informationer som han har fått vid kontakter ute på fältet inte har gett vid handen att det har varit några större problem. Det är möjligt att kommunikationsministern har haft dessa kontakter och fått dessa synpunkter. Och jag vill instämma i vad Ove Karlsson tidigare sade: De som jobbar på vägverket har gjort ett utomordentligt bra jobb under svåra förhållanden för att upprätthålla framkomligheten på vägarna. Men det är ändå så, att Åkeriförbundet har uppvakttat kommunikationsministern och att det är bekymrat för den här utvecklingens effekter på lång sikt. Och de tre fackliga organisationer som representerar yrkesförarna har i en skrivelse till regeringen gett uttryck för dessa bekymmer. Så nog finns det grupper som så att säga konkret kör ute på fältet och som är bekymrade för utvecklingen på lång sikt.

Kommunikationsministern säger nu att det blev 100 miljoner över 1981 och att det inte är så farligt, för dem kan vi använda 1982. Jag tror att han skall vara mycket försiktig här. Min diskussion har alltså gällt frågan: Vad händer de närmaste fem åren? Vi har fått i uppgift att med utgångspunkt i 1982 års anslagstilldelning göra en femårsplanering för driftverksamheten. Man skall kunna ändra i planen, sägs det. Men vi uppdrar åt länsstyrelser och kommuner att med utgångspunkt i denna plan göra en planering. Det är klart att de tycker att det är konstigt om man helt plötsligt ändrar i planen.

Vidare säger kommunikationsministern att vägverket har en bra framförhållning, och den har man nytta av när man kan ta fram medel via AMS. Ja, det finns en framförhållning. Jag tror det finns vägbyggnadsprojekt i en vägbank på 1,5 miljarder som är färdigplanerade och som mycket snabbt kan tas i anspråk. Men då kommer vi in på ett annat bekymmer, Claes Elmstedt. Tidigare år hade vi 400–500 miljoner i anslag till vägväsendet som inte gick över vägverket utan över arbetsmarknadsverket. Under vissa år hade vi från finansfullmakten s. k. särskilda medel som också gick till vägväsendet. Men det bekymmersamma i denna situation är ju att vi förra året bara fick 185 miljoner – om jag minns siffran rätt – från arbetsmarknadsverket. De särskilda medlen har helt försvunnit. Utöver vägverkets anslag hade vi alltså under tidigare år stora resurser, som slussades via AMS. Jag kan väl hålla med om det som sades från vpk-håll, nämligen att vi har varit irriterade över att så mycket har gått över AMS. Det är detta i kombination med den successiva minskningen av byggnadsanslagen som har gjort att det är så bekymmersamt.

Jag vill, herr talman, sluta mitt inlägg med att säga att vi från vår sida inte kan acceptera det kortsiktiga anslagstänkande som leder till att det nuvarande vägnätet slits ned i allt snabbare takt, med kraftigt försämrad

trafiksäkerhet, minskade arbetstillfällen för vägpersonalen i glesbygden och påtagligt ökade transportkostnader för vår industri som följd. Genom en ökad medelstillelning till väghållningen bör de negativa konsekvenserna för de anställda, för trafikanterna och för näringslivet kunna motverkas. Det är därför vi har lagt fram detta förslag om 50 miljoner i tilläggsanslag. Jag tycker att kommunikationsministern, som är en klok man, skall gå till departementet och fundera över om inte detta är ett bra förslag och komma tillbaka till riksdagen med det. Vi har också föreslagit att man skall satsa ytterligare 100 milj. kr. på driftsidan, utöver det som kommunikationsministern har föreslagit för nästa år.

Med anknytning till vad kommunikationsministern sade om vägverkets framförhållning, om färdigplanerade projekt, vill jag erinra om att vi tycker att man i detta bekymmersamma sysselsättningsläge skall utnyttja dessa projekt. Det är därför som vi har lagt fram detta förslag, som vi skall behandla så småningom, om att öka anslagen på byggsidan. Vi har krävt ca 400 miljoner för kommande budgetår.

Vi har plockat fram projekt, herr talman, som är sysselsättningsintensiva och som är angelägna ur industrins och näringslivets synpunkt. Det gäller först och främst byggande av broar, som kan ersätta färjor. Det ger ett långsiktigt bra sparande och ger sysselsättning, inte bara inom vägsektorn utan även inom stålindustrin och kanske inom varvsindustrin. Vi har pekat på en mängd objekt som kan sänka transportkostnaderna för svensk skogsnäring och skogindustri. Det är viktigt att vi vidtar alla åtgärder som kan hålla nere kostnaderna för skogsindustrin, eftersom skogsindustrin är en väsentlig basnäring. Vi har plockat fram andra objekt som är färdigprojekterade och som kan sänka transportkostnaderna för övrig svensk industri. Slutligen har vi tagit fram ett antal objekt som är en förutsättning för ett ökat bostadsbyggande.

Detta är, herr talman, ett uttryck för den vägpolitik som socialdemokratin vill stå för, även i en ekonomiskt bekymmersam situation. Jag tror att en satsning på vägområdet både när det gäller drift och när det gäller underhåll är ett bra sätt att på sikt få Sveriges ekonomi på fötter igen.

Anf. 14 TORE CLAESON (vpk):

Herr talman! Även Kurt Hugosson har nu berört det jag påtalade, dvs. det något underliga i detta med vägverket när det gäller AMS-arbeten och överflyttning av medel. Jag skall inte ytterligare kommentera det mer än att i anslutning till kommunikationsministerns inlägg säga att det är klart att vägverket har projekt i beredskap för AMS-arbeten, då man har tvingats senarelägga en så stor del av sin byggnadsverksamhet på grund av de neddragningar som har skett när det gäller medel som behövs.

Jag sade tidigare att det skett en minskning av antalet vägarbetare med ungefär hälften under de senaste tio åren och att detta i någon mån har att göra med den ökade mekanisering som ägt rum. Men jag är inte överens med kommunikationsministern om att minskningen främst skulle sammanhånga med mekaniseringen. Handen på hjärtat: Nog vet vi väl ändå att detta

sammanhänger med att man successivt har trappat ner och minskat möjligheterna att hålla vägarbetarna sysselsatta i arbeten som inte klaras enbart med en ökad mekanisering?

Det saknas inte projekt i dag, och en ökad satsning behövs för att hindra en fortsatt kapitalförstörelse då det gäller våra vägar. Det är ändå så att en mängd angelägna vägbyggen måste uppskjutas, samtidigt som vägnätet slits ned i en allt snabbare takt.

Låt mig slutligen säga, herr talman, att jag inte alls ställer mig oförstående till regeringens svårigheter när det gäller att i diskussionerna med de olika departementen få fram tillräckliga medel, då ju varje departement vill ha de pengar som behövs för att tillgodose olika ändamål inom departementets speciella område. Men jag vill återkomma till det jag sade i mitt första inlägg, att det samhällsekonomiskt sett är mycket oförnuftigt att skära ned på just detta område och att inte göra de satsningar som går att göra. Jag hör nog till dem som menar att det vore försvarbart att på grund av sådana satsningar något öka budgetunderskottet med hänsyn till de positiva effekter som satsningarna får också på ganska kort sikt.

Anf. 15 OVE KARLSSON (s):

Herr talman! Jag vill bara göra en kort kommentar till det kommunikationsministern sade om att vägarna har hållits öppna.

Det är riktigt att vägarna har hållits öppna, men man har fått vänta längre än man varit van vid tidigare år, och det har varit till skada för transportväsendet. Och man har fått vänta på detta sätt, trots mycket fina insatser av den personal som arbetar ute på fältet.

Anf. 16 Kommunikationsministern CLAES ELMSTEDT:

Herr talman! Låt mig bara helt kortfattat återigen fästa uppmärksamheten på en sak. Det är riktigt att de som representerar åkeribranschen, både åkarna och deras anställda, har varit hos mig och framfört sina synpunkter. Det är därför jag sagt här att just det anslag som de var rädda för skulle fortsätta att minska icke har blivit föremål för någon neddragning i den budgetproposition som nu är framlagd, utan tvärtom fått en viss ökning. Jag tycker därför att man på det hållet kan se med en viss tillförsikt på framtiden. Jag är angelägen om att betona detta.

Överläggningen var härmed avslutad.

5 § Meddelande om frågor

Meddelades att följande frågor framställdes

den 11 februari

1981/82:263 av *Olle Östrand* (s) till kommunikationsministern om transportstöd för hyvlade trävaror:

Transportrådet beslutade den 10 februari 1982 att transportstöd ej längre skall utgå för transport av hyvlade trävaror från sågar och hyvlerier vid Norrlandskusten. Beslutet synes ej stå i överensstämmelse med riksdagens nyligen fattade beslut om inskränkningar i transportstödet. Mot den bakgrunden vill jag ställa följande fråga till kommunikationsministern:

Vill statsrådet medverka till att transportstöd beviljas för sådana transporter?

1981/82:264 av *Bertil Hansson* (fp) till kommunikationsministern om behovet för vissa SOS-tjänster att utnyttja telefonnummer 90 000:

Avser statsrådet att tillgodose behovet för den SOS-tjänst som gäller jourhavande präst, jourhavande medmänniska, jourhavande kurator och socialjour att även i fortsättningen i oförändrad omfattning få utnyttja telefonnummer 90 000?

6 § Kammaren åtskildes kl. 10.30.

In fidem

BENGT TÖRNELL

/Solveig Gemert

Nr 79

Fredagen den
12 februari 1982

*Meddelande om
frågor*