

## Nr 76.

Av herr **Asplund m. fl.**, om *anslag till beredande av tilläggsbidrag åt särskilt betungade väghållningsdistrikt.*

Uti proposition nr 418 vid 1918 års riksdag, sid. 56—61, föreslog Kungl. Maj:t riksdagen att för beredande av tilläggsbidrag till täckande av merkostnader utöver beräknade, som uppstått under kristiden för vissa då utförda företag, för vilka medel anvisats från anslagen till bidrag för anläggning av nya samt förbättring eller omläggning av backiga eller eljest mindre goda vägar, till understödjande av brobyggnader och, företrädesvis mindre, hamnbyggnader samt upprensning av åar och farleder ävensom till anläggande av enklare vägar i Norrbottens, Västerbottens och Jämtlands län, bevilja ett belopp av fem millioner kronor. Med bifall härtill anvisade riksdagen å 1919 års stat 1,5 millioner kronor och å tilläggsstat för 1918 samma belopp. Återstoden 2 millioner kronor anvisades av riksdagen för åren 1920—1923 med en halv million kronor årligen.

Enligt på grund av detta riksdagens beslut den 11 oktober 1918 utfärdad Kungl. Maj:ts kungörelse angående tilläggsbidrag till vissa med statsbidrag understödda väganläggningsföretag m. m. (Svensk författningssamling nr 887, 1918) ställdes följande villkor för åtnjutande av ifrågakommande tilläggsbidrag:

1:o) Tilläggsbidrag kan ifrågakomma beträffande företag, för vilka medel anvisats från anslagen till bidrag för anläggning av nya samt förbättring eller omläggning av backiga eller eljest mindre goda vägar, till understödjande av brobyggnader och, företrädesvis mindre, hamnbyggnader samt upprensning av åar och farleder ävensom till anläggande av enklare vägar i Norrbottens, Västerbottens och Jämtlands län, under villkor, att de verkliga kostnaderna för företagen på grund av under kristiden uppkomna allmänna prisstegringar med minst tio procent överstiga de enligt fastställda arbetsplaner beräknade.

2:o) Ansökan om tilläggsbidrag skall ingivas till väg- och vattenbyggnadsstyrelsen samt vara åtföljd av räkenskaper, förda på sådant sätt, att den verkliga kostnaden för vederbörande företag må kunna så noggrant som möjligt utrönas.

3:o) Tilläggsbidrag må av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen beviljas till högst så stor del av den på grund av förenämnda prisstegringar uppkomna

skillnaden mellan den verkliga kostnaden för företaget, sådan denna kostnad efter granskning av förda räkenskaper och dylikt kan godkännas, och den vid arbetsplanens fastställelse beräknade kostnaden ökad med tio procent, som det ursprungligen beviljade statsbidraget utgör av den beräknade kostnadssumman. Vid bestämmande av tilläggsbidragets storlek skall hänsyn tagas även till vederbörande intressenters ekonomiska bärkraft.

Av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen utsändes därefter cirkulär till vägstyrelser och vägdirektioner inom landet, däri efter angivande av kungörelsens innehåll särskilt påpekades, att tilläggsbidrag i regel ej komme att utanordnas annorlunda än i samband med företagets godkännande. Till förtydligande av bestämmelserna anfördes följande exempel: »För anläggning av väg från orten A till orten B har kostnaden beräknats till 30 000 kronor. I statsbidrag för anläggningen har beviljats 20 000 kronor. Den verkliga kostnaden uppgår enligt räkenskaperna till 39 000 kronor. Skillnaden mellan å ena sidan den verkliga kostnaden, 39 000 kronor, och å andra sidan den beräknade kostnaden 30 000 kr. jämte 10 % härå 3 000 kr. eller tillhoppa 33 000 kronor utgör 6 000 kronor. Av denna skillnad 6 000 kronor skall tilläggsbidrag utgå till så stor del som det ursprungligen beviljade statsbidraget utgör av den beräknade kostnadssumman eller  $\frac{20\,000}{30\,000} \times 6\,000 = 4\,000$  kronor.»

Det sammanlagda statsbidraget kommer alltså att utgå med 24 000 kronor.»

Såväl uti ovannämnda Kungl. proposition som även sedermera av ett flertal talare vid riksdagsdebatten framhölls, att en hel del påbörjade, men på grund av prisstegringen nedlagda, liksom även icke påbörjade vägbyggnader, som redan beviljats statsbidrag, säkerligen icke alls skulle hava igångsatts under kristiden, om icke det föreslagna tilläggsbidraget ställts i utsikt. Säkert är också, att de många arbetstillfällen, som beretts de arbetslösa genom dessa vägarbetens utförande, i avsevärd grad minskat den allmänna arbetslösheten, varför anslaget jämväl ur denna synpunkt varit till stort gagn.

Av anslaget har beviljats bidrag till ett stort antal vägföretag inom flertalet län i riket. Av kungl. väg- och vattenbyggnadsstyrelsens berättelser framgår också, att ett stort antal vägdistrikt, vilka i ekonomiskt avseende måste anses vara ganska välsituerade, erhållit tilläggsbidrag i full utsträckning, alltså med  $\frac{2}{3}$  av det belopp, varmed verkliga kostnaden överstiger den beräknade, sedan denna ökats med tio procent. Sedan år 1922 hava emellertid de framställningar om tilläggsbidrag, som inkommit, besvarats med en hänvisning till vad statsrådet och chefen för kommunikationsdepartementet anført i samma års statsverksproposition, att »fördelningen av hittills beviljade medel synes böra så anordnas, att ytterligare anslagskrav för ändamålet må kunna från väg- och vattenbyggnadsstyrelsens sida undvikas». Till följd härav har styrelsen i ett flertal fall icke kunnat bevilja mer än en bråkdel av det belopp, vartill resp. vägföretag enligt den nådiga kungörelsen av den 11 okt. 1918 bort vara berättigade, och efter 1922 lär icke något

tilläggsbidrag hava beviljats, då det ansetts nödigt att reservera hela det återstående anslaget, ungefär 1 million kronor, tills alla de vägföretag, som enligt bestämmelserna skulle vara berättigade till tilläggsbidrag, avslutats och granskade och godkända räkenskaper över desamma föreligga.

Ett stort antal vägdistrikt med små ekonomiska resurser, som i förlitande på tilläggsbidragen och med avsikt att i sin mån bidraga till arbetslöshetens förminskande under kristiden bedrivit arbeten, oaktat kostnaderna måst högst väsentligt överskrida de före den egentliga prisstegringen gjorda beräkningarna, hava sålunda inletts i stora ekonomiska svårigheter.

Då de ekonomiskt mera välsituerade och med vägar förut bättre försedda vägdistrikt i regeln torde haft mindre omfattande vägbyggnader under arbete och samtidigt innehaft större resurser för deras fullbordande med egna medel, torde sådana distrikt haft möjlighet att i så god tid slutföra sina arbeten och avsluta räkenskaperna, att de kunnat utfå sina tilläggsbidrag, medan dessa ännu utgingo enligt kungörelsens maximibestämmelser. Den sedermera tillämpade starka beskränningen och det slutliga inställandet av vidare tilldelning av tilläggsbidrag måste därför i synnerligt hög grad betunga just de i ekonomiskt avseende svagaste vägdistrikt.

Enligt de upplysningar, vi erhållit från väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, finnas mot ännu återstående anslag av ungefär 1 million kronor

dels ineliggande ansökningar om tilläggsbidrag, som enligt de ursprungliga bestämmelserna skulle kräva ett belopp av omkring .....	2,3 mill. kr.
dels krav från de företag, som erhållit nedsatt bidrag med i medeltal omkring 55 %, motsvarande ungefär .....	0,4 » »
dels slutligen för ännu ej färdigställda arbeten väntade nya ansökningar, motsvarande tilläggsbidrag, som skulle kunna skattas till .....	3,4 » »

Summa behövlige tilläggsbidrag 6,1 mill. kr.

vilka alltså med 5,1 millioner kronor överskrida tillgängliga medel.

Vi äro alldeles på det klara med det lönlösa i att av riksdagen begära ens närmelsevis det belopp av 5 mill. kr., som skulle erfordras för att åt samtliga här ifrågakommande företag lämna tilläggsbidrag enligt från början tillämpade grunder. Men då vad som återstår av de redan anvisade medlen icke skulle räcka till täckande av mera än ungefär  $\frac{1}{6}$  detta behov, en »utdelning», varunder man väl knappast ens i fråga om de ekonomiskt mera välsituerade vägdistrikt kan sänka sig, synes det å andra sidan klart, att en så stark begränsning av bidragen beträffande de mindre bärkraftiga distrikt, som utfört vägarbeten under kristiden av större omfattning, måste bliva rent av ödeläggande. Bliva nu ej dessa genom anvisande av ytterligare medel förhjälpda till tilläggsbidrag, som någorlunda närma

sig dem, som utlovats i 1918 års riksdagsbeslut och därav föranledda kungl. kungörelse, och i förlitande på vilka de vågat utföra sina vägarbeten under den dyra tiden, så måste följden bliva ett synnerligen svårt ekonomiskt nödläge för ifrågavarande vägdistrikt och en ytterligt ökad ojämnhet i vägskattebördan de olika vägdistrikten emellan, som måste försvåra en allmänt önskad utjämning av densamma och nödvändigösa ökade statsbidrag i framtiden till de mera betungade väghållningsdistrikten.

En hela landet omfattande utredning i föreliggande angelägenhet har ej av oss på grund av den knappa tiden och även av bristande tillgång till material kunnat presteras. Under påpekande, att liknande förhållanden torde förefinnas även på andra håll i landet (vi vilja endast åberopa som exempel Göteborgs och Bohus län) måste vi därför inskränka oss till anförande av en del uppgifter, som Norrbottens läns vägförening ställt till vårt förfogande och som insamlats vid ett den 17 sistlidne december hållet möte i Boden mellan representanter för olika vägdistrikt i samma län. I brist på senare statistiska uppgifter hava vi uti följande tabell sammanställt dessa uppgifter, som beröra åtta olika vägdistrikt med för 1921 gällande vägfyrktal samt per vägfyrk belöpande »verklig kostnad för vägväsendet i dess helhet» (med avdrag av statsbidrag). I den sista kolumnen hava vi angivit det öretal pr vägfyrk, varmed vederbörande distrikt skulle drabbas, om detsamma utöver redan erhållna tilläggsbidrag endast skulle erhålla å detsamma belöpande en sjättedel av återstående tilläggsbidrag, beräknat enligt 1918 års bestämmelser. Jämföras dessa siffror med den i andra kolumnen angivna belastning per fyrk, som förefanns redan år 1921, synes lätt, vilken ödesdiger verkan det skulle få för de flesta distrikten, om tilläggsbidragen skulle i högre grad beskäras utöver de belopp, som från början ställts i utsikt.

Av tabellen framgår, att medan i medeltal för hela riket av de tilläggsbidrag, som skolat utgå efter enligt 1918 års beslut angivna grunder, utbetalats ungefär 40 %, och äro att påräkna av återstående anslag ungefär 10 % och således, om intet nytt anslag beviljades, återstående 50 % komme att gå förlorade för vederbörande vägdistrikt, så äro motsvarande procenttal för de i tabellen angivna åtta distrikten inom Norrbottens län resp. 12 % utbekomna bidrag, 15 % inestående bidrag och 73 % eventuellt förlorade bidrag.

Det är givetvis icke möjligt att, med ledning av de utav oss lämnade uppgifter, verkställa någon *beräkning* av det belopp, som erfordras för nödtorftigt tillgodoseende av de mera betungade väghållningsdistrikten behov av tilläggsbidrag, utöver vad återstående anslag medgiver, för av kristiden vållade merkostnader utöver de beräknade för då utförda vägarbeten m. m. En sådan beräkning torde emellertid kunna ganska lätt åstadkommas av statsutskottet med ledning av detaljuppgifter, som kunna erhållas hos vederbörande ämbetsverk. Vi hava emellertid klart för oss, att anslaget icke

gärna kan sättas under halvannan million kronor, om hjälpen skall kunna utsträckas till andra än de allra mest betungade väghållningsdistrikten. Å andra sidan torde nuvarande svåra statsfinansiella förhållanden nödvändiggöra en så stark begränsning av anslaget som här förutsatts.

Vi tillåta oss därför hemställa,

att riksdagen ville bevilja ett reseervationsanslag å en mil-  
lion femhundredratusen kronor till beredande av tilläggsbidrag  
till särskilt betungade väghållningsdistrikt för under kris-  
tiden utförda väganläggningar m. m. att utgå enligt uti  
kungl. kungörelsen angående tilläggsbidrag till vissa med  
statsbidrag understödda väganläggningsföretag m. m. den 11  
oktober 1918 (Sv. förf. saml. nr 887, 1918) angivna grunder.

Stockholm de 21 januari 1924.

*C. I. Asplund.*

*O. Bergqvist.*

*Paul Hellström.*

*Nils Gabrielsson.*

*Evert Jonsson.*

*N. J. F. Almkvist.*

*Ing. Bergman.*

*Herman Rogberg.*

*L. Tjällgren.*

*C. Winberg.*

*J. G. Walles.*

---

Genom uteblivande tilläggsbidrag för kristidsvägbyggnader ökad belastning för vissa vägdistrikt i Norrbottens län.

6

Väghållningsdistrikt	För 1921 gällande		Till tilläggsbidrag berättigade vägbyggnaders kostnader		Tilläggsbidrag för kristidsvägbyggnader m. m.							
	antal vägfyrek	pr fyrek åvilande kostnad för hela vägväsendet	före påbörjandet beräknade	verkliga enligt avslutade räkenskaper	Enligt kungörelsen 11/10 1918	Av detta i utsikt ställda bidrag är						
						redan utbetalt		att påräkna av återstående anslag (ung. 1/6)		förlorat för distriktet om intet nytt anslag beviljas		
	vägfyrek	öre	kronor	kronor	kronor	kronor	%	kronor	%	kronor	%	Drabbar pr fyrek
											öre	
Piteå .....	460 981	88,2	160 200	442 792	177 714	0	0	29 619	17	148 095	83	32
Älvsby .....	167 924	80,0	168 200	299 904	76 950	23 000	30	8 932	12	44 658	58	27
Nederluleå .....	298 580	51,2	67 350	177 488	68 935	0	0	11 489	17	57 446	83	19
Överluleå .....	232 332	50,5	153 300	282 004	75 583	17 700	23	9 647	13	48 236	64	21
Jokkmokk .....	434 887	39,4	115 050	250 160	82 404	0	0	13 734	17	68 670	83	16
Nederkalix .....	426 377	86,5	167 400	453 080	179 293	29 000	16	25 049	14	125 244	70	29
Gellivare .....	851 011	47,6	157,700	255 582	54 741	18 300	33	6 073	11	30 368	56	4
Nedertorneå-Karl Gustafs	124 209	102,4	148 600	176 365	8 603	0	0	1 434	17	7 169	83	6
Luleå stad .....	—	—	59 200	75 052	6 621	0	0	1 103	17	5 518	83	—
Summa för ovanstående distrikt ...	—	—	1 197 000	2 412 427	730 484	88 000	12	107 080	15	535 404	73	—
Hela riket .....	23,8	—	—	—	10,1 milj.	4 milj.	40	1 milj.	10	5,1 milj.	50	—
Norrbottens län .....	59,6	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

Motioner i Första kammaren, Nr 76.