

Nr 126.

Av herr Hansén m. fl., om tilläggsbidrag åt vissa vägdistrikt för under kristiden utförda vägbyggnader.

För att i någon mån minska de ekonomiska bekymmer, i vilka ett stort antal vägdistrikt inom landet råkade genom att utföra dömda och kontrakterade vägbyggnader under den s. k. kristiden, då arbetskostnaderna stego på ett högst ödesdigert sätt, beviljade 1918 års riksdag ett tilläggsanslag om 5 miljoner kronor, som skulle få fördelas till vägföretagen efter vissa fastställda grunder, nämligen på den del, som översteg den beräknade kostnaden med mer än 10 procent. Till denna överskjutande del skulle statsmedel utgå motsvarande högst samma procentuella andel, som det ursprungliga tidigare statsbidraget till företaget bestämts.

Under de första åren beviljades tilläggsbidrag i allmänhet till det sålunda angivna maximum. Sedan väg- och vattenbyggnadsstyrelsen i september 1921 meddelat, att kraven på anslaget visat sig så stora, att det år 1918 beviljade beloppet av 5 000 000 kronor icke komme att förslå och att styrelsen därför ämnade framdeles inkomma med begäran om ytterligare anslag för ändamålet, gjordes med anledning härav uti statsverkspropositionen till 1922 års riksdag det uttalandet, att det vore i hög grad tveksamt, huruvida ytterligare anslag finge påräknas, samt att fördelningen av dittills beviljade medel därför borde så anordnas, att vidare anslagskrav för ändamålet måtte kunna från styrelsens sida undvikas.

I följd av detta uttalande vidtog styrelsen från början av år 1922 en avsevärd minskning av tilläggsbidragens storlek, så att de därefter beviljades till i medeltal blott 43 % av det högsta enligt de fastställda grunderna medgivna beloppet, och under de påföljande två åren 1923 och 1924 förekom ingen tilldelning från anslaget. Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen ansåg sig nämligen böra reservera de återstående medlen, uppgående till 1 000 000 kronor, till dess kraven på bidrag från alla härtill berättigade företag kunde överskådas.

Med föranledande av vid 1924 års riksdag avgivna motioner om beredande av ytterligare tilläggsbidrag av ifrågavarande slag, förklarade riksdagen, att det visserligen syntes komma att visa sig erforderligt, att ytterligare medel bereddades för ändamålet, men att det dock krävdes en tillförlitligare överblick över de totala anslagskraven än som för det dåvarande vore möjligt, innan det syntes riksdagen möjligt att avgöra, under vilka former den tidigare beslutade avvecklingen av ifrågavarande ersättning för kristidens kost-

Bihang till riksdagens protokoll 1929. 3 saml. 33 häft. (Nr 126—128.)

nader skulle kunna ske på ett rättvist sätt och utan alltför stora ökade utgifter för statsverket, och fann sig riksdagen med hänsyn härtill icke kunna då anvisa nytt anslag för ändamålet, utan anhöll allenast, att Kungl. Maj:t måtte föranstalta om utredning rörande de grunder, som hädanefter borde följas vid tilldelandet av bidrag från ifrågavarande anslag, samt för riksdagen framlägga de förslag, vartill utredningen kunde föranleda.

Den sålunda av riksdagen begärda utredningen verkställdes därefter av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, som fann, att det maximala medelsbehovet för ändamålet, såväl ifråga om redan slutförda och av styrelsen godkända företag, vilka ännu ej beviljats tilläggsbidrag, som beträffande då icke avslutade företag, vilka ansågos kunna ifrågasättas till bidrags erhållande, uppginge till 5 363 000 kronor, om tilläggsbidrag skulle utgå till hela det belopp, som enligt gällande bestämmelser högst kan ifrågakomma.

Vid överlämnandet av sagda utredning hade väg- och vattenbyggnadsstyrelsen förklarat sig anse det vara synnerligen önskvärt, att åtminstone den proportion å bidragen, som från början av år 1922 kunnat medgivas med i medeltal 43 %, även skulle kunna i medeltal bibehållas för de återstående företag, som kunde ifrågakomma till bidrag, och har med denna inskränkning i tilläggsbidragens storlek beräknat det utöver det redan tillgängliga beloppet av 1 000 000 kronor behövliga ytterligare 1 500 000 kronor samt hemställt, att för ändamålet måtte anvisas detta sistnämnda belopp. Därvid har styrelsen förutsatt och framhållit, att vid bifall till styrelsens framställning skulle bidragen utdelas med det av riksdagen förordade hänsynstagandet i de särskilda fallen till vederbörande distrikts ekonomiska ställning, så att endast de ekonomiskt hårdast betungade väghållningsdistrikten skulle kunna påräkna bidrag med det enligt gällande författning medgivna högsta beloppet.

1925 års riksdag beviljade emellertid icke den av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen såsom ytterligare erforderliga ansedda summan 1 500 000 kronor utöver av 1918 års riksdag beviljade 5 miljoner kronor, utan har sedermera allenast anvisat återstoden 1 miljon kronor av det senare beloppet, så att för nästkommande budgetår icke finnas några medel tillgängliga för ovan angivna ändamål.

Härovan angivna sänkning av bidragsprocenten från i regel $\frac{2}{3}$ till långt under den procent, som gällt för respektive företag vid beviljande av statsbidrag på beräknad kostnad, väckte omedelbart allvarliga bekymmer både i städer och på landsbygden, där de väghållningsskyldige avslutat kontrakt med väg- och vattenbyggnadsstyrelsen före eller under kristiden. Ty genom riksdagens bestämda uttalande med anledning av Kungl. Maj:ts proposition år 1924, att statsbidrag för väg- och broföretag i regel skulle utgå med $\frac{2}{3}$ av beräknad kostnad, stärktes intressenterna i den förhoppningen, att tilläggsbidraget också skulle utgå efter samma skala i överensstämmelse med riksdagens beslut år 1918. Sänkningen av bidragsprocenten till i medeltal

43 och sedermera till 40,02 procent har med rätta ansetts vara i öppen strid mot riksdagens ovannämnda beslut. Och beklagligtvis har denna godtyckliga sänkning i många fall gått ut över vägdistrikt, som under en lång följd av år haft så höga uttaxeringar som mer än 40 öre per fyrk och i en hel del fall över distrikt, som ansetts särskilt betungade.

Vägstyrelsernas bekymmer har också tagit sig uttryck i en framställning till Kungl. Maj:t genom vägstyrelsernas förbund redan den 27 sistlidne oktober, vari framhållits det trängande behovet av ett kraftigare understöd åt dessa företag till gäldande av kristidens ökning av kostnader för desamma i större omfattning än som hittills skett. I denna underdåniga skrivelse har förbundet framhållit, att väghållningsdistrikten i allmänhet hyst den uppfattningen, att 1918 års författning beträffande tilläggsbidragen skulle, analogt med vanlig tillämpning av de tidigare författningarna om de vanliga statsunderstöden till sådana arbeten, komma att tillämpas så, att även tilläggsbidragen skulle bli påräkna med det högsta i författningen medgivna beloppet. Förbundet finner det därför naturligt, att den från och med år 1922 vidtagna begränsningen av tilläggsbidragen till vida lägre belopp på de flesta håll kännas såsom en beklämande misräkning, så mycket bittrare som, med hänsyn till det förhållandet, att under tidigare år bidragen oftast utgått till högsta möjliga belopp enligt författningen, det grova missförhållandet kommit eller skulle komma att uppstå, att skilda företag av samma slag i mycket olika grad blivit eller bleve understödda med statsmedel.

Men även om de beträffande ekonomiska resurser minst bärkraftiga vägdistrikt skulle komma att få sig tilldelade tilläggsanslag av det i författningen högsta medgivna belopp, så komme detta dock att ske på kännbar bekostnad av och genom en oväntad och i och för sig obillig inskränkning i understödens storlek för de ekonomiskt mera välsituerade väghållningsdistrikt, som icke hunno att få sina vägföretag slutförda inom sådan tid, att de fingo tilläggsbidrag, medan dessa ännu medgävos i full utsträckning under åren 1918—1921. Vidare anför förbundet följande:

»Enligt förbundets åsikt skulle det vara ett beklagligt missförhållande, att detta distrikt trots riksdagens en gång givna löfte — låt vara att de hava större ekonomiska resurser och bärkraft än de mest betungade distrikten — allt fortfarande skulle få dragas med de större räntor och amorteringar, som skulle härröra därav, att dessa distrikt utan skälig hänsyn till billighetens krav helt eller nära helt belastas med den under krigsåren inträdda ökningen av kostnaderna för vägbyggnadernas bedrivande. Förbundet kan därför icke skilja sig från den uppfattningen, att det är synnerligen behjärtansvärt samt icke mera än vad billighet och naturlig rättvisa kunna kräva, att en väl behövlig ändring härutinnan måtte snarast kunna erhållas.

Svenska vägstyrelsernas förbund får därför i underdånighet hemställa,

att K. Maj:t måtte föreslå nästkommande riksdag att bevilja ytterligare medel för ifrågavarande ändamål till den omfattning, som efter väg- och vattenbyggnadsstyrelsens utredning kan befinnas erforderlig för att såväl redan slutförda och av styrelsen godkända företag, vilka ännu ej beviljats tilläggsbidrag, som ännu icke avslutade företag, vilka anses kunna ifrågasättas till bidrags erhållande, må alla kunna komma i åtnjutande av tilläggsbidrag till hela det belopp, som enligt gällande förordning högst kan komma ifråga.»

Denna framställning från vägstyrelsernas förbund remitterades till väg- och vattenbyggnadsstyrelsen den 30 oktober, och har styrelsen den 24 november avlämnat följande yttrande: »Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen skulle givetvis i enlighet med den uppfattning, för vilken vägstyrelsernas förbund nu gjort sig till tolk, funnit det synnerligen önskvärt, om större anslag kunnat beviljas i tilläggsanslag i avsikt att utjämna den ojämnhet i tilldelningen, som blivit en följd av anslagets knapphet. Då den förvarande frågan upprepade gånger varit föremål för riksdagens prövning och då departementschefen enligt 1925 års proposition i samband med framställningen om ökat anslag med 1 000 000 kronor sagt sig givetvis förutsätta att, om detta anslag beviljades, anslag ej senare äskades för ändamålet, har dock väg- och vattenbyggnadsstyrelsen för sin del ej ansett sig böra återupptaga denna fråga.

Vid utdelandet av tilläggsbidrag under åren 1925 och 1927 tilldelades de olika företagen bidrag med i medeltal 40,2 procent, och det belopp 330 400 kronor, som för närvarande återstår att fördela, torde enligt företagen utredning förslå att i medeltal lämna bidrag med omkring samma procentsats till det 40-tal företag, som ännu äro anslagsberättigade.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen vill i detta sammanhang meddela, att, för att samtliga bidragsberättigade företag skulle enligt vägstyrelsernas förbunds hemställan komma i åtnjutande av det i nådiga kungörelsen den 11 oktober 1918 högst medgivna bidraget, skulle erfordras förutom tillgängligt belopp ytterligare 3 682 500 kronor.»

Den 4 dennes har Kungl. Maj:t beslutat, att förbundets skrivelse icke skall till någon Kungl. Maj:ts åtgärd föranleda.

Utgången av denna, särskilt för en stor del av landsbygdens skuldsatta och hårt beskattade väghållningsskyldiga särdeles viktiga fråga måste givetvis väcka allvarliga och vittgående misstämningar. Deras förväntningar att av riksdagen gjorda utfästelser skola infrias har härigenom tyvärr gäckats. Då väg- och vattenbyggnadsstyrelsen för tillämpning av 1918 års beslut genom uträknade exempel distribuerat tryckta cirkulär huru bidraget finge beräknas och dess distriktstjänstemän likaledes genom skriftliga besked ytterligare understrukt, att statsbidraget finge räknas på merkostnaden enligt samma grunder som statsbidrag utgått på beräknad kostnad, så är det icke underligt, om de väghållningsskyldige, vilka igångsatt och bedrivit arbetena

mången gång efter påstötning från länsstyrelser för att i någon mån avhjälpa arbetslösheten, känna sig besvikna, när de efter kristidsföretagens färdigställande och räkenskapernas avslutande antingen få bidrag på merkostnaden efter en väsentligt lägre procentsats än som av vederbörande myndigheter utlovats eller också bliva alldeles utan, och detta till på köpet trots att såväl arbetsledning (i regel) som inspektion och avsyning handhafts av väg- och vattenbyggnadsstyrelsens tjänstemän.

Enligt väg- och vattenbyggnadsstyrelsens ovan återgivna yttrande skulle ytterligare 3 682 500 kronor erfordras i tilläggsanslag, om vägdistrikten skulle erhålla statsbidrag i samma procent som till beräknad kostnad. Det måste emellertid beklagas, att här icke kan lämnas en specificerad uppgift länsvis över huru denna summa fördelas enligt inkomna ansökningar, så att de riksdagsmän, som närmare känna förhållandena inom sina respektive län, skulle kunna bedöma, huruvida beräknade summor motsvara behovet. Utan tillgång till utförligare uppgifter än statistiken »Allmänna väg- och vattenbyggnader» är det ej möjligt att kontrollera, om den av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen sålunda angivna summan är tillfyllest. Tager man några stickprov ur denna statistik, så synes det framgå, att det av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen här angivna beloppet 3 682 500 kronor icke är för högt även om den högst tillåtna procentsatsen $\frac{2}{3}$ skulle minskas exempelvis till en gräns mellan 50 procent och 67 procent, exempelvis till 58 procent.

Om man undersöker allenast ett slag av företag, till vilket anslaget skulle utgå, nämligen vanliga vägar (även enkla bygdevägar, broar och hamnar äro berättigade erhålla tilläggsbidrag) finner man följande högst uppseendeväckande differenser mellan verklig kostnad och beviljat statsbidrag delvis inklusive tilläggsbidrag för en del under år 1925 godkända vägar.

		Verklig kostnad	Statsbidrag (inkl. tilläggs- bidrag)
Stockholms län,	väg Nr 1	190 359: 56	45 800: —
Göteborgs- och Bohus län,.....	» » 35	218 525: 54	65 200: —
Värmlands län,	» » 53	159 961: 03	36 600: —
Gävleborgs län,	» » 67/68	191 530: 03	97 000: —
Västerbottens län,	» » 77/78	241 394: 51	83 200: —
Norrbottens län	» » 84/85	337 182: 22	92 400: —
		1 338 952: 89	420 200: —

Man kan givetvis icke med ledning allenast av denna statistik från väg- och vattenbyggnadsstyrelsen påstå, att tilläggsbidrag skulle kunna utgå på all merkostnad, ty man kan icke av tillgänglig vägstatistik kontrollera, huru mycket som utförts före kristiden eller efter den egentliga kristidens slut.

Det har emellertid funnits en möjlighet att göra en annan kalkyl, som

med ganska stor visshet synes ådagalägga, att tilläggsanslagen varit alldeles för knappa och att vägdistrikten således fått vidkännas högst betydande kostnader utöver två tredjedelar av beräknad kostnad sedan 10 procent å merkostnaden avdragits, genom att sammanslå den verkliga kostnaden ävensom summan av de beviljade ordinarie bidragen och tilläggsbidragen för de under 5-årsperioden 1922—1926 godkända vägarna.

	Verklig kostnad	Statsbidrag (inkl. tilläggsbidrag).
År 1922	7 896 284: 25	3 834 630: 07
» 1923	7 918 213: 52	3 902 438: 62
» 1924	11 046 755: 89	5 441 996: 85
» 1925	6 682 333: 83	3 709 343: 59
» 1926	8 611 115: 82	4 818 002: 84
	<hr/> 42 154 703: 31	<hr/> 21 706 411: 97

Det visar sig av denna sammanställning, att den verkliga kostnaden utgör 42 154 703 kr. 31 öre, och de beviljade statsbidragen inklusive erhållna tilläggsbidrag 21 706 411 kr. 97 öre, d. v. s. endast c a 50 % av den verkliga kostnaden.

I stället för att vägdistrikten rättvisligen icke bort behöva av de väghållningsskyldiga uttaxera mera än $\frac{1}{3}$ av vägbyggnadernas kostnad 14 051 564 kr. 46 öre, hava de nu i stället fått uttaxera allenast under en 5-årsperiod 20 447 281 kr. 34 öre.

Inför dylika bevis på hur landsbygdens väghållningsskyldige få sitta emellan för att befordra ett sådant allmänt intresse, som vägnätets utveckling måste anses vara, kan man icke undgå att göra den reflexionen, att frågan om tilläggsbidragets utgående på den verkliga kostnaden även för framtiden bör göras aktuell.

Att den ovan angivna abnorma merkostnaden för vägdistrikten och i vissa fall för städerna så gott som undantagslöst beror på de ökade kostnaderna under kristiden, torde icke kunna bestridas. Genom tilläggsanslagens knapphet hava många vägdistrikt tvingats upptaga både korttids- och långtidslån och hava därigenom fått sin ekonomi för lång framtid för svagad av amorteringar och räntor. Så länge någon del av tilläggsbidragen funnits disponibla hava de givetvis hyst förhoppning om att bli tillgodosedda i nära överensstämmelse med vad som ställts i utsikt. När nu tilläggsanslagen i det närmaste tagit slut och Kungl. Maj:t icke ansett lämpligt framlägga proposition till innevarande års riksdag om anvisande av ytterligare tilläggsanslag, så finnes ingen annan utväg än att fästa riksdagens uppmärksamhet på detta stora missförhållande genom framläggande av motion i saken.

I saknad av fullständig och tillförlitlig utredning om de verkliga merkostnader, som uppstått under kristiden och om respektive vägdistrikts

ekonomiska ställning, är det givetvis icke möjligt att fixera något bestämt totalbelopp, som kunde anses erforderligt för att rättvist tillgodose vägdistriktet. Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen har angivit, att 330 400 kronor skulle räcka till en fördelning efter 40 procent för återstående 40 företag, men att 3 682 500 kronor skulle erfordras, därest samtliga företag skulle erhålla $\frac{2}{3}$ eller något därunder. Om man utgår ifrån att vägdistriktet i genomsnitt erhållit åtminstone 58 procent i bidrag på beräknad kostnad och tilläggsbidragen utbetalas i samma proportion, så skulle vägdistriktet hava att fordra 15 procent på en fördelning, som skedde efter en gräns av 43 procent, och 18 procent efter en fördelning med 40-procent-gränsen. Det minsta belopp, som efter dessa approximativa beräkningsgrunder skulle omedelbart kunna beviljas vägdistriktet, bleve sålunda icke mindre än 700 000 kronor, vilket belopp tills vidare kunde ställas till väg- och vattenbyggnadsstyrelsens förfogande och frågan om ytterligare tilläggsbidrag finge upptagas, när en noggrann utredning bleve genom väg- och vattenbyggnadsstyrelsens försorg verkställd.

På grund av vad sålunda anförts hemställas,

att riksdagen måtte besluta, *dels* att i tilläggsbidrag till företag, som utfördes under kristiden, bevilja ett belopp av 700 000 kronor till fördelning efter samma grunder, som bestämdes av 1918 års riksdag, *dels ock* att hos Kungl. Maj:t begära en fullständig utredning om den hittills verkställda fördelningen samt om behovet av ytterligare tilläggsanslag för samma ändamål.

Stockholm den 21 januari 1929.

D. Hansén.

<i>Karl Andersson.</i>	<i>Edw. Larson.</i>	<i>Evert Jonsson.</i>
<i>N. J. F. Almkvist.</i>	<i>K. J. Gustafsson.</i>	<i>Jöns Pålsson.</i>
<i>J. A. Stenberg.</i>	<i>Ivar Österström.</i>	<i>Gustav Rosén.</i>
	<i>J. P. Johansson.</i>	
