

## Nr 108.

Av herr **Möller m. fl.**, om anslag till utförande av produktiva offentliga arbeten.

Inom vida kretsar av vårt folk synes man hysa den uppfattningen, att arbetslösheten i vårt land är ganska obetydlig i jämförelse med andra länders, samt dessutom att den är stadd i hastigt avtagande. Man tycks också mycket allmänt betrakta det som ett axiom, att arbetslösheten är en kristidsföreteelse, vilken kommer att av sig själv försvinna i takt med näringslivets återhämtning och den fortgående ekonomiska stabiliseringen. Det är på grundval av en dylik uppfattning, som det hittillsvarande statliga systemet för arbetslöshetens bekämpande vilar. Såväl de lokala organen för denna verksamhets bedrivande som den ledande och kontrollerande centrala kommissionen ha alltjämt kvar sin ursprungliga karaktär av rent provisoriska kristidsinstitutioner.

Men redan ett flyktigt studium av arbetslöshetsstatistiken visar, att dylika uppfattningar på det bestämdaste motsägas av verkligheten. Tyvärr saknas det tillförlitliga uppgifter om arbetslöshetens *totala* omfattning. Av kända skäl underlåta som bekant de arbetslösa i stor utsträckning att hos arbetslöshetskommissionen söka arbetstillfällen, varför kommissionens arbetslöshetsciffror bliva fullkomligt missvisande. Den tillförlitligaste mätaren på arbetslöshetens relativa omfattning torde man ha i socialstyrelsens siffror om arbetslösheten i fackföreningarna, även om också dessa äro för låga, därför att de icke taga hänsyn till den rent tillfälliga arbetslösheten. Här nedan återges efter socialstyrelsen den procentuella arbetslösheten under oktober månad inom arbetareorganisationerna i Sverige under åren 1924—1929. För jämförelses skull anföras också efter Sociala meddelanden motsvarande procentsiffror för arbetslösheten i England under samma tid.

oktober månad	Arbetslöshet i procent under	
	i Sverige (inom arbetareorg.)	i England
år 1924 .....	8.4	8.7
1925 .....	10.0	11.3
1926 .....	11.5	13.6
1927 .....	10.4	9.5
1928 .....	9.0	11.8
1929 .....	8.6	10.4

Såsom av de anförda siffrorna framgår, är den relativa arbetslösheten i England visserligen nästan genomgående en obetydlighet högre än i Sverige, men differensen är i själva verket mycket mindre än man kunnat vänta. De engelska siffrorna äro nämligen fullständiga, emedan de framgå ur en obligatorisk arbetslöshetsförsäkrings statistik. Än viktigare är emellertid, att arbetslösheten hos oss har hållit sig nästan konstant sedan 1924 trots det att vi under hela denna period haft en stadigt uppåtgående konjunktur. Våra näringar, betraktade som en helhet, ge nu en större avkastning än någonsin tillföre, och kapitalbildningen är så riklig, att den öppnat möjlighet för en ganska betydande nettoexport av kapital.

När trots detta arbetslösheten håller sig konstant, kan den uppenbarligen icke längre betraktas som en kristidsföreteelse i den meningen, att den står i omedelbart orsakssammanhang med den ekonomiska konjunkturen.

Vår nuvarande arbetslöshetspolitik utgår sålunda från en obetingat falsk förutsättning, och den har också i praktiken visat sig i olika avseenden ineffektiv. Den har icke kunnat hindra eller i tillräcklig grad lindra arbetslöshetens sociala skadeverkningar, och den har ej heller nämnvärt reducerat dess omfattning. Det hittills tillämpade systemet med nödhjulsarbeten har ständigt varit utsatt för ett stort antal anmärkningar, som äro befogade. Att även oberättigade anmärkningar framställts, kan icke utgöra skäl att förneka eller bortse från de med systemet organiskt förbundna olägenheterna.

Dessa olägenheter äro i främsta rummet följande:

1. Nödhjulsarbetsystemet motverkar effektiva arbetsprestationer, emedan varje framsteg i denna riktning omedelbart bestraffas genom justering av aekordslönerna nedåt.

2. Principen att lönerna under inga omständigheter få stiga över ett visst maximum nödvändiggör fattigvårdshjälp eller kommunala bidrag till så gott som samtliga (gifta) nödhjulsarbetsfamiljer.

3. Samma princip verkar nästan regelbundet så, att nödhjulsarbetena bli dyrbarare än liknande arbeten på vanliga villkor. Samhället får betala onödigt mycket för de arbeten, som utföras genom arbetslöshetskommissionen, samtidigt som arbetarna få onödigt dåligt betalt för sitt arbete.

4. Nödhjulsarbetaren får lätt en stämpel av mindervärdig arbetare, vilket försvårar hans återgång till den fria arbetsmarknaden, då med rätt eller orätt anses, att arbetaren vänjes vid en arbetstakt, som faktiskt kan göra honom mindre ägnad för arbete i privat tjänst.

Sedan det nu visat sig, att icke ens under en lysande högkonjunktur den enskilda företagsamheten kunnat uppsuga den lediga arbetskraften, är enligt vår mening tiden inne för att radikalt slopa hela nödhjulsarbetsystemet och ersätta detta med produktiva statsarbeten, vilka icke äro behäftade med de fel, som ovan redovisats.

I sammanhang med övergång till ett sådant nytt system för statens arbetslöshetspolitik bör arbetslöshetskommissionen avvecklas och ersättas med annat statsorgan, som utan någon större byråkratisk apparat sörjer för att produktiva statsarbeten i tillräcklig omfattning ständigt äro i gång och att de arbetslösa, i den utsträckning arbetenas omfattning medgiver, där placeras.

Som ett första steg mot en bättre ordning vilja vi därför föreslå, att genom statens medverkan eller försorg offentliga arbeten igångsättas, vilka bereda arbetstillfällen i största möjliga utsträckning på vanliga löne- och arbetsvillkor för den nu lediga arbetskraften. I den mån dylika arbeten äro från statens synpunkt i och för sig nyttiga eller rent av nödvändiga, kan ett sådant förfarande på intet sätt anses föregripa de resultat, vartill den nu pågående undersökningen angående arbetslöshetens karaktär och orsaker kan leda. Arbeten, som fylla denna fordran, och som därjämte äro av den omfattning och beskaffenhet i övrigt, att de kunna vara av betydelse till avhjälpandet och till förebyggandet av arbetslöshet, är det icke omöjligt att finna.

Såsom lämpliga arbeten lära i varje fall till en början endast väg- och skogsarbeten kunna komma i fråga. Visserligen passa dylika arbeten endast för personer, vilka på grund av sin vanliga sysselsättning tåla vid utearbete under olika årstider. Kvinnor och mindre arbetsföra män kunna ej därigenom få sysselsättning.

Men å ena sidan visar statistiken, att arbetslösheten, vare sig den mätes procentuellt eller med absoluta tal, är störst just inom de arbetargrupper, vars medlemmar kunna antagas väl gå i land med utearbete; och å andra sidan måste konkurrensen för de mindre arbetsföra om lättare arbeten minskas därigenom, att de fullt arbetsföra vinna sysselsättning av här åsyftat slag. Särskilt för våra städer, där åtskilliga mindre påfrestande tillfälliga arbeten av växlande slag stå till buds, kan en sådan indirekt verkan av offentliga arbeten måhända få en viss betydelse även för andra än de direkt sysselsatta.

### Lämpliga arbeten.

#### 1. *Byggande av skenfria korsningar mellan allmän väg och järnväg.*

Tillräckligt belysande för nödvändigheten att forcera ombyggnaden av järnvägarnas plankorsningar med allmän väg till skenfria torde vara vad järnvägsstyrelsen därom anfört i sin skrivelse till Kungl. Maj:t den 17 september 1929.

»På grund av den allt kraftigare, rent av explosionsartade utvecklingen av automobiltrafiken, som skett under de senare åren, måste emellertid anses oundgängligen nödvändigt, att arbetet med plankorsningarnas förändring till skenfria forceras. Den hastigt ökande automobiltrafi-

ken har, som bekant, medfört stark ökning av antalet olyckshändelser vid korsningar mellan järnväg och landsväg i plan (vid statens järnvägar: 149 fall år 1926 och 173 fall år 1927). Ej minst krävas målmedvetna åtgärder på grund av den stora fara även för järnvägstrafiken, som det ideliga påkörandet av motorfordonen innebär. Möjligheten av en forcering i omhandlade syfte bör emellertid ej vara beroende endast av järnvägarna och i detta sammanhang av statens järnvägar utan framför allt av de väghållningsskyldiga, vilka ju böra lämna det största bidraget till kostnaderna för sådana anläggningar, varom det här är fråga, emedan behovet av desamma främst föranletts av vägarnas, ej järnvägarnas, trafik, men väghållningsskyldiga hava oftast svårigheter att prestera härför erforderliga medel. I detta sammanhang får styrelsen därför framhålla önskvärdheten av att de väghållningsskyldiga för ett forcerat friläggande av vägarna från järnvägarna tilldelas erforderliga bidrag av automobilskattemedel, väsentligen rikligare än vad hittills skett. Det måste inför den uppenbara faran av det nuvarande tillståndet ovillkorligen anses, att borttagandet av de farliga plankorsningarna är vida mera viktigt än det mesta av det med användande av automobilskattemedel pågående allmänna vägförbättringsarbetet, varvid väldiga summor förbrukas enbart på vägomläggningar för uträtning av vägkrökar och utjämning av lutningar, varmed mycket väl kunde anstå, till dess att mötena mellan järnvägarnas äldre maskindrivna fordon och vägarnas yngre gjorts mindre farliga. Enär, som ovan påpekats, friläggandet av de plana landsvägskorsningarna icke påkallats av järnvägstrafiken utan av den väsentligt senare tillkomna och i ständig ökning stadda trafiken på vägarna med automobiler, måste det ju ock anses rättvist, att denna senare, stark expanderande och ekonomiskt livskraftiga trafik får bära huvudparten av kostnaderna för friläggandet. De i sin utveckling stagnerande och under brydsamma ekonomiska omständigheter arbetande järnvägarna böra ej påläggas några tyngre bördor härför.»

Uppenbarligen ha vägtrafikanterna ett om möjligt ännu större intresse än järnvägsmyndigheterna av att få skenfria korsningar.

Oberoende av all hänsyn till arbetslösheten bör man därför enligt vår mening från statens sida vidtaga åtgärder för en snabb lösning av detta trängande trafiksäkerhetsproblem. Då de vägbyggnadsarbeten, som härför behövas, dessutom äro alldeles speciellt lämpliga som reserverbeten till motverkande av arbetslöshet, vilja vi i första hand fästa riksdagens uppmärksamhet på dessa arbeten.

Beträffande de enskilda järnvägarnas plankorsningar föreligga så vitt vi känna icke några sammanfattande statistiska data. Beträffande statens järnvägar åter har järnvägsstyrelsen under senare delen av förra året genom sina linjemyndigheter låtit utföra en preliminär undersökning. De siffermässiga resultaten av denna undersökning återfinnas i nedanstående tabell.

Från distrikten inkomna uppgifter å vägkorsningar, som föreslås att göras skenfria:

Distrikt	A n t a l						Kostnader för korsningar å landsbygden		
	i städer			på landsbygden			A	B	C
	A	B	C	A	B	C			
I .....	13	1	2	17	14	29	1,512,700	1,148,000	2,629,000
II .....	9	1	—	16	32	29	1,246,200	1,938,900	1,630,700
III .....	—	—	—	9	7	8	2,350,000	2,050,000	1,480,000
IV .....	1	—	—	14	10	23	1,032,000	595,000	1,623,000
V .....	—	2	1	2	3	5	66,000	195,000	181,000
Summa	23	4	3	58	66	94	6,256,900	4,926,900	7,543,700

A = högst angelägna.

B = angelägna.

C = önskvärda.

Härvid är att märka, att man medtagit endast sådana korsningar, som i första hand anses böra göras skenfria och att man indelat dessa i tre grupper: A (högst angelägna), B (angelägna) och C (önskvärda).

Beträffande de i tabellen upptagna korsningarna å landsbygden föreliggande därjämte approximativa kostnadsberäkningar för ombyggnad. För dessa 218 korsningar uppgår den beräknade byggnadskostnaden som synes till bortemot 20 miljoner kronor. Från vägkorsningarna i städer torde man i detta sammanhang böra bortse, enär deras ombyggnad ofta kräver besvärliga stadsplaneändringar och stora kostnader för skada eller intrång på enskildas fastigheter. Däremot finnes det på landsbygden, utom här upptagna, ytterligare omkring 900 korsningar i plan mellan statens järnvägar och allmänt befaren väg. Beaktas därjämte, att antalet av de enskilda järnvägarnas vägkorsningar i plan måste vara mycket stort, finner man att här föreliggande arbetsuppgifter av högst betydande omfattning.

Det tillkommer närmast vederbörande vägdistrikt att verkställa ombyggnad av vägkorsningar. I allmänhet lämnar vederbörande järnväg efter överenskommelse ett kostnadsbidrag, motsvarande det kapitaliserade värdet av besparade årliga bevakningskostnader och dylikt. Av återstående kostnad kan vägdistriktet i mån av tillgång erhålla som statsbidrag av länets andelar från automobilskattemedlen upp till 85 å 90 procent. Såsom framgår av statsverkspropositionen: Utgifter för kapitalökning bil. 3 sid. 58—62, bestridas statsjärnvägarnas kostnader för detta ändamål från ett särskilt anslag.

Emellertid konstaterar järnvägsstyrelsen, att vägdistriktet trots de betydande bidrag, som sålunda erhållas från staten, icke på långt när i önskvärd takt kunna gå i land med den på dem fallande utgiften.

Då statens järnvägar i sin banbyggnadsavdelning har organ för planerande och utförande av här ifrågavarande arbeten, skulle man sannolikt både snabbare och till lägre kostnad kunna få dem verkställda, om statens järnvägar åtog sig ombyggnadet för vägdistriktens räkning, under förutsättning dels att det från vederbörande vägdistrikt fordrade tillskottet sattes tillräckligt lågt, dels att man icke behövde taga i anspråk automobilskattemedel. Sannolikt skulle även vissa större enskilda järnvägsföretag kunna tillämpa samma förfaringssätt. Med hänsyn till det trängande behovet av dessa arbetens forcering å ena sidan och deras lämplighet för sysselsättning av eljest ledig fullgod arbetskraft å den andra finna vi det synnerligen starkt motiverat, att riksdagen ställer nödiga penningmedel för detta ändamål till Kungl. Maj:ts förfogande i form av extra anslag.

*Andra vägarbeten:*

Av väg- och vattenbyggnadsstyrelsens skrivelse till Kungl. Maj:tt av den 5 september 1929 med förslag till riksdagsäskanden av innevarande års riksdag framgår, att det hos styrelsen föreligger ansökning om statsbidrag för byggande av olika slag av vägar till belopp långt överstigande dem, som begäras av riksdagen. Det föreligger under samtliga anslagstitlar en större eller mindre balans att avverka, och styrelsen hemställer i allmänhet om högre anslag än som beviljats för nu löpande budgetår, varvid man beträffande t. ex. det största anslaget för byggande av landsvägar och bygdevägar utgått från att den föreliggande balansen skulle avarbetas på tio år. Det torde för att visa storleken av de anslagsbehov, varom här är fråga, vara tillräckligt att hänvisa till nedan anförda tabell.

Anslagstitel	Anslagsbrist, milj. kr.			Av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen begärt anslag	Kungl. Maj:ts förslag
	budgetår				
	27/28	28/29	29/30		
Byggande av landsvägar och vanliga bygdevägar.....	40.9	38.5	37.1	5.2 <sup>1</sup> (5.8)	4.5
Byggande av enkla bygdevägar.....	8.2	8.7	10.15	2.8	0.875
Byggande av ödebygdsvägar i vissa län	2.26	2.17	2.54	0.9	0.575
Byggande av enskilda utfartsvägar ...	—	—	—	0.45	0.300
Byggande av tillfartsvägar till Inlandsbanan .....	—	—	—	0.5	0.325
Summa	51.36	49.37	49.79	9.85 (10.45)	6.575

<sup>1</sup> Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen hade föreslagit, att statsbidrag under denna tid skulle utgå med 75 procent av byggnadskostnaden i stället för som hittills med två tredjedelar.

Av denna framgår, att anslagsbristen under de tre först angivna titlarna uppgår till sammanlagt ungefär 50 miljoner kronor och att den hållit sig tämligen oförändrad.

Därvid bör dock iakttagas, att behovet av anslag för byggande av landsvägar och vanliga bygdevägar något minskas i den mån man kan i överensstämmelse med hemställan av 1929 års riksdag bekosta en del statsbidrag för ombyggnader av redan befintliga backiga eller eljest mindre goda vägar med automobilskattemedel. Men i varje fall återstår ett högst betydande anslagsbehov.

Den tabellariska översikten visar också, att Kungl. Maj:t ansett sig böra — givetvis framför allt av statsfinansiella skäl — nedpruta väg- och vattenbyggnadsstyrelsens anslagskrav för här angivna ändamål från 9.85 miljoner kronor till 6.575 miljoner kronor, vadan alltså, om icke medel skulle beviljas i större utsträckning än Kungl. Maj:t begärt, den förefintliga balansen icke skulle komma att avarbetas ens i det relativt långsamma tempo som av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen förutsatts.

Då samtliga de vägar, som genom bidrag från dessa anslag möjliggöras, ha en utomordentligt viktig uppgift att fylla för de bygder, som genom dem få sina behov av kommunikationer tillgodosedda, synes det oss vara synnerligen angeläget, att man påskyndar deras byggande under en tid, då en tyngande arbetslöshet råder.

Beträffande nu berörda vägarbetens lämplighet som reservarbeten anse vi oss utöver vad tidigare sagts böra erinra därom, att järnvägarernas plankorsningar till övervägande delen finnas i de sydliga delarna av landet och att deras ombyggnad kan företagas under vintern, under det att vägbyggnaderna i övrigt *huvudsakligen* behövas i landets nordligare delar. Detta förhållande torde med hänsyn till de reguljära arbetstillfällenas fördelning på årstiderna i olika delar av landet göra vägarbetena synnerligen lämpliga som fyllnads- och reservarbeten.

#### *Skogsarbeten:*

Enligt en av framstående sakkunniga företräd uppfattning skulle genom en förbättrad skötsel av våra skogar i allmänhet kunna beredas nationalekonomiskt lönande arbete åt mycket flera människor än som nu är fallet. Det viktiga problemet att genom lämpliga statsåtgärder av olika slag främja en allmännare övergång till intensivare skogsbruk kräver givetvis för sin lösning en ingående utredning, och det är oss bekant att krav på en dylik utredning beträffande Nordsveriges skogar kommer att motionsvis bringas under riksdagens prövning. Beträffande särskilt frågan om försättande av kalmarker i skogbärande skick föreligger sådan utredning. Då Kungl. Maj:t, enligt vad som i trontalet omförmäles, kommer att av årets riksdag begära anslag för dess lösning, anse vi oss tillsvidare kunna förbigå de lämpliga arbetsuppgifter, vilka härigenom bliva tillgängliga.

Övriga skogsarbeten, vilka utan föregående allmän undersökning kunna igångsättas, torde förnämligast bestå av skogsdikning och byggande av transportvägar.

Behovet av särskilda skogsvägar synes tills vidare föreligga företrädesvis i landets södra delar. Emellertid äro dessa vägarbeten i allmänhet var för sig av så ringa omfattning, att de icke synas särskilt lämpliga som reservarbeten.

Bland enskilda skogsägare föreligger ett stort intresse för skogsutdikning såsom framgår av vad centralrådet för skogsvårdsstyrelsernas förbund anfört i sin skrivelse den 16 september 1929 till Kungl. Maj:t med hemställan om anslag för statsbidrag till utförande av sådana dikningsarbeten, vilken skrivelse refereras i årets statsverksproposition (9 huvudtiteln [128]).

I denna skrivelse uppskattas skogsvårdsstyrelsernas sammanlagda anslagsbehov för kommande budgetår till »en summa, avsevärt överstigande en miljon kronor».

Särskilt av den anledningen, att skogsvårdsstyrelsernas tillgång på för ändamålet specialutbildad personal ännu är knapp, anser sig centralrådet icke böra begära mera än 700,000 kronor.

Chefen för jordbruksdepartementet upptager emellertid under hänvisning bland annat till statsfinansiella skäl endast 500,000 kronor i staten.

Enär, såsom centralrådet anfört, anslag till ifrågavarande ändamål måste anses komma till synnerligen god och för landet fördelaktig användning, torde även för arbeten av detta slag, i den mån de därjämte kunna visa sig lämpliga till förebyggande av arbetslöshet, statsanslag utöver det belopp, som Kungl. Maj:t äskat, vara välmotiverat.

Likaledes bör domänstyrelsen anmodas att ingiva en plan till utvidgning av sina skogsdikningar.

I detta sammanhang tillåta vi oss såsom exempel fästa uppmärksamheten på två större dikningsföretag i Norrland, vilka av särskilt utsedda sakkunniga rekommenderats som lämpliga för beredande av arbete åt samvetsömna värnpliktiga i utlåtande avgivet den 27 mars 1929. Det ena gäller utdikning av Basarmyren i Fredrika socken och beräknas kosta ungefär 123,000 kronor. Det andra avser utdikning av Salt- och Fetmyren i Arvidsjauras socken och beräknas kosta cirka 300,000 kronor. Efter vad som för oss uppgivits lära dessa arbetsuppgifter icke komma att anlitas för beredande av arbete åt samvetsömna värnpliktiga, och de torde därför numera kunna medräknas bland dem, som lämpa sig till offentliga reservarbeten.

#### *Behövt anslag.*

Av budgettekniska skäl kunde det måhända vara önskvärt att angiva visst anslagsbelopp för var och en särskild av här berörda typer av ar-



betsuppgifter. Av sakliga skäl synes det däremot avgjort lämpligare att räkna med en totalsumma, vars storlek mera bestämmes av uppgiften att möjliggöra anordnandet genom statens medverkan eller försorg av offentliga reservarbeten i tillräcklig omfattning än av behövligheten att åstadkomma arbete av visst angivet slag.

Givetvis är det omöjligt att på förhand förutsäga bland annat inom vilka delar av landet arbetslösheten under kommande budgetår kommer att vålla svårigheter. Redan på grund härav kan man icke beräkna vilken typ av arbeten, som huvudsakligen bör komma till utförande. Skulle man därför beräkna tillräckliga anslag för varje post för sig, skulle uppenbarligen summan av samtliga anslag väsentligen behöva överstiga summan av de medel som komma att förbrukas.

Med hänsyn till arbetslöshetens hittillsvarande omfattning uppskatta vi det totala anslagsbehovet till 20 miljoner kronor.

Som ovan antytts förutsätta vi, att här åsyftade reservarbeten skola utföras mot avtalsenliga löner och under i övrigt vanliga arbetsvillkor, varför vi icke anse oss böra räkna med extra kostnader för förlägningsanordningar, mathållning och dylikt utöver dem som i regel förekomma vid större arbeten av här åsyftat slag. Däremot blir det uppenbarligen nödvändigt att som villkor för statsbidragets utgående föreskriva, att däremot svarande arbete skall utföras vid den tid och med den arbetsstyrka, som Kungl. Maj:t efter prövning på lämpligt sätt av behovet kan finna för gott föreskriva. Beträffande anställningen av arbetare anse vi ej heller andra restriktioner nödvändiga än att den skall ske genom medverkan av den offentliga arbetsförmedlingen.

Det ligger i sakens natur, att det, om huvudsyftet med anslaget icke skall förfelas, kan visa sig nödvändigt att ge föreliggande ansökningar om statsbidrag förtursrätt i annan ordning än den hittills vanliga. Självfallet böra reservarbeten i första hand anordnas i närheten av orter, där stor arbetslöshet eljest skulle uppstå. Med hänsyn härtill kan det också visa sig önskvärt eller behövt för vederbörande statsmyndigheter att vid underhandlingar med de närmaste intressenterna om arbetenas placering icke vara bundna av de grunder för statsbidragets beräkning, vilka tillämpas, när ansökningar i vanlig ordning behandlas. Ett vägande skäl härför är, att arbetena, om de skola utföras till exempel under vintern, kunna bli något dyrare, än som eljest varit nödvändigt. Särskilt beträffande ombyggnad av järnvägarnas plankorsningar lär man med hänsyn till vad järnvägsstyrelsen därom anfört få nöja sig med ett förhållandevis mycket blygsamt tillskott från vägdistrikt.

Beträffande övriga vägarbeten samt skogsavdikningsföretag synes visserligen större offervillighet och initiativkraft hos de närmaste intressenterna kunna påräknas, men även i dylika fall kunna tillägg på grund av säsongsvårigheter eller andra omständigheter visa sig nödvändiga.

Riksdagen bör icke binda anslaget användning vid vissa grunder för beräkning av statsbidragens storlek.

Vi anse oss böra på följande sätt sammanfatta denna motions syfte:

1. Riksdagen ställer till Kungl. Maj:ts förfogande ett så betydande belopp att de arbeten, som därigenom möjliggöras, kunna effektivt nedbringa arbetslösheten.

2. Detta belopp användes främst till anordnandet av skenfria korsningar mellan järnväg och landsväg,

till avarbetande av den enligt väg- och vattenbyggnadsstyrelsen förefintliga balansen ifråga om vägarbeten samt

till skogsdikningsföretag och andra arbeten å enskilda och allmänna skogar.

3. Utförandet av de skenfria korsningarna uppdrages i varje fall vid statsbanorna åt statens järnvägar, som har att i snabbast möjliga takt sörja för avskaffandet av nu befintliga olycks- och dödsfall vid korsning av järnväg och landsväg.

4. Kungl. Maj:t upprättar ett särskilt statsorgan, som har till uppgift

a) att i ständig kontakt med statens affärsdrivande verk samt väg- och vattenbyggnadsstyrelsen taga nödiga initiativ till sådana produktiva offentliga arbeten, som icke enligt vanliga regler ingå i verkens egna närmaste planer,

b) att åstadkomma en ständig översikt över arbetslösheten och dess omfattning med hänsyn till de olika orterna i landet och till de yrkesområden, som drabbas av arbetslöshet,

c) att i ständig kontakt med den offentliga arbetsförmedlingen på lämpligaste sätt placera de arbetslösa vid nu åsyftade arbeten även vid de arbeten, som statens järnvägar igångsätter i och för genomförandet av programmet för skenfria järnvägs korsningar,

d) att uppgöra program och kostnadsberäkningar för de produktiva offentliga arbetena samt till Kungl. Maj:t jämte rapporter om arbetslösheten ingiva förslag till arbetsprogram.

5. Arbetslöshetskommissionen avvecklas, och dess oavslutade arbeten överflyttas till nämnda nya statsorgan.

6. De produktiva offentliga arbetena bedrivs i fråga om löne- och arbetsvillkor såsom arbeten i den fria marknaden.

7. Kungl. Maj:t fastställer vilka arbeten, som skola komma till utförande, och den ordning, i vilka de skola utföras, liksom om de statsbidrag, som skola utgå i de fall, där staten ej ensam bör svara för kostnaderna.

8. Medel till upprättande av det nya statsorganet tagas av det belopp, som ställes till Kungl. Maj:ts förfogande för anordnandet av produktiva offentliga arbeten.

Under hänvisning till vad nu anförts, hemställa vi,

att riksdagen måtte för nästkommande budgetår ställa till Kungl. Maj:ts förfogande ett förslagsanslag av 20 miljoner kronor att användas för utförande enligt i huvudsak ovan angivna grunder av produktiva offentliga arbeten.

Stockholm den 21 januari 1930.

*Gustav Möller.*

*Olof Olsson.*

*Rickard Sandler.*

*Edv. Björnsson.*

*A. J. Bärq.*