

Nr 51.

Af herr **Torgén**, angående ändrad grund för beräkningen af statens bidrag till anläggning af nya vägar m. m.

Statens bidrag för anläggning af nya samt förbättring eller omläggning af backiga eller eljest mindre goda vägar, hafva hittills utgått med $\frac{2}{3}$ af den beräknade kostnaden. År 1881 preciserades som regel att om den verkliga kostnaden skulle understiga den beräknade, så skulle det beviljade anslaget motsvarande minskas. Samtidigt antogos flera bestämmelser för utförande af kontroll. Därmed var således säkerhet ställd för att ej vägbyggande skulle förtjäna på anslaget. Genom dessa bestämmelser har emellertid oftast inträdt ett omvänt förhållande. Den gjorda kostnadsberäkningen tyckes allt för ofta haft mera att göra med statsanslaget än med den verkliga vägstkostnaden. Rätt ofta torde händt, att kanske ej så praktiskt fullt erfarna upprättat kostnadsberäkningarna. Ja, det kan äfven ifrågasättas, om ansvarighetskänslan fått göra sig lika gällande som om beräkningen kommit att för vederbörande kontrolleras med den verkliga kostnaden. Många äro bevisen på stora förluster för vägdistrikten, kanske ej minst från Jämtland, och säkert ligger nog häri en orsak till distriktens ovilja att bygga vägar, förr än de af Konungens befallningshafvande därtill åläggas.

Annorlunda skulle helt säkert saken ställa sig om statsbidraget utginge med $\frac{2}{3}$ af den verkliga kostnaden. Det enda som kunde anföras häremot vore väl, att ett belopp af anslaget måste hos väg- och vattenbyggnadsstyrelsen reserveras. Detta belopp blefve liggande som dödt kapital, men skulle säkert reduceras till en obetydlighet, genom det förhållandet, att beräkningarna, i medvetande af ansvar, komme att noggrannare göras och bliåva mera tillförlitliga. Dessa kunna ligga till

grund för det terminvis erhållna bidraget och den reviderade verkliga kostnadsuppgiften för slutlig likvid. För öfrigt lyftes ej heller nu hela anslaget på en gång.

Rättast vore väl, att staten öfvertoge och helt bekostade alla nybyggnader af vägar, hvarigenom det verkliga behofvet kunde komma till sin rätt, och ords- eller lokalintressena bortfalla samt sådana orättvisor, hvarom det ekonomiskt betungade Lits vägdistrikt bär ett tydligt ehuru ej tilltalande bevis.

Staten har flera gånger — under skäl arbetsbrist — visat sig kunna bygga vägar, och så sent som 1894 bekostade staten vägen Visträsk—Glommerträsk. Den ansåg sig böra det, enär »det vore ett viktigt statsintresse som inre vägförbindelse för Norrland». Tvänne sådana statsintressen utan motsvarande ordsintressen äro väl äfven vägarna Hotagen—Riksgränsen och Ström—Hotagen—Riksgränsen. I afvaktande på en dylik reform borde väl ej vara förmätet fordra att likställda vägdistrikt sluppe betala mer än $\frac{1}{3}$ af verkliga kostnaden. Kontrollen behöfver visst ej blifva svårare, när det afser $\frac{2}{3}$ än när det afser det hela. Om än vissa förtydligande bestämmelser kunna erfordras, skulle med hvad redan finns, ej vålla svårigheter i ett utbyte af ordet »beräknade» mot »verkliga» och någon förhöjning af Riksdagens anslag om än i och för sig önskvärd så dock för genomförandet obehöflig.

Mig synes det vara en rättvis konsekvens af hvad nu gäller, att ej förtjäna på $\frac{2}{3}$ bidrag å den beräknade kostnaden, att ej heller behöfva förlora.

Med stöd af hvad jag här ofvan anfört får jag hemställa, det Riksdagen måtte besluta,

att bidrag för anläggning af nya samt förbättring eller omläggning af backiga eller eljest mindre goda vägar må utgå med $\frac{2}{3}$ af den verkliga och ej den beräknade kostnaden.

Stockholm den 22 januari 1912.

G. Nic. Torgén.