

## Nr 181.

Av herr **Hansén m. fl.**, om tilläggsbidrag till vissa väganläggnings- och brobyggnads- m. fl. företag.

Uti motion nr 126 i första kammaren (nr 231 i andra kammaren) hemställdes vid 1929 års riksdag dels att till tilläggsbidrag till vägföretag som utfördes under kristiden måtte beviljas 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 anslag för samma ändamål.

I anledning av dessa motioner anhöll riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t av den 16 maj 1929, nr 178, om utredning »huruvida och i vad mån ytterligare statsbidrag må ifrågakomma för väghållningsdistrikt som äro särskilt hårt betungade till följd av anläggningar, utförda under kristiden».

Den 24 maj 1929 anbefallde Kungl. Maj:t väg- och vattenbyggnadsstyrelsen att verkställa den av riksdagen begärda utredningen.

Sedan den sålunda anbefallda utredningen inkommit till Kungl. Maj:t, har Kungl. Maj:t i årets statsverksproposition under sjätte huvudtiteln, punkt 16 föreslagit riksdagen att till tilläggsbidrag till vissa väganläggnings- och brobyggnads- m. fl. företag utöver förut för ändamålet beviljade medel för budgetåret 1930—1931 anvisa ett extra reservationsanslag av 100,000 kronor.

Av den av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen presterade utredningen framgår, att skillnaden mellan högsta medgivna tilläggsbidrag och erhållet tilläggsbidrag utgör ej mindre än 3,195,000 kronor, vartill komma under grupp II angivna företag 469,600 kronor eller tillhoppa 3,664,600 kronor. När riksdagen år 1918 införde denna bidragsform skedde det med bifall till departementschefens yttrande i Kungl. Maj:ts proposition nr 418, sid. 56. Denne yttrade bland annat i 3:dje stycket, att man vid tilläggsbidragets beviljande skulle upprätthålla syftet med ifrågavarande för statsbidragets erhållande stadgade villkor. Bestämmelsen att tilläggsbidrag skulle kunna tilldelas »högst så stor del av den till följd av kristiden uppkomna merkostnaden, som det ursprungliga statsbidraget utgjort av den beräknade kostnaden» torde därför ej böra tolkas på annat sätt nu än som skedde när det ordinarie statsbidraget beviljades. Om sålunda ett vägdistrikt för en vägtyp erhållit lägsta statsbidrag, men för en annan typ erhållit högsta möjliga, så synes det vara uppenbart att samma gradering, som sålunda kommit till användning vid ordinarie statsbidragets utbetalande, skulle i första rummet tillämpas vid tilläggsbidragets beviljande.

Vi anse att såväl i väg- och vattenbyggnadsstyrelsens utredning som i departementschefens beräkning utgångspunkten blir felaktig och orättvis mot de flesta vägdistrikt, som ha att fordra tilläggsbidrag, när grunden för uträkningen av behovet icke blivit den av 1918 års riksdag sålunda anvisade utan beräkningarna utgå från 1929 års i allmänhet, genom omläggning av vägfyrktalen och ökade statsbidrag till vägunderhållet, reducerade vägskatt. Säkerligen äro de flesta av de för kristidsarbetena upplånade medel ännu icke likviderade, i den grundade förhoppningen att tilläggsbidragen skola erhållas. Om vägdistriktet ansett utsikten att erhålla dessa bidrag vara hopplös, så skulle förvisso många av dem under tidigare år och jämväl under 1929 uttaxerat avsevärda belopp för avbetalning av kristidslånen, och vägskatten skulle därigenom för de flesta ha varit betydligt högre.

Att vägdistriktet genom riksdagens välvilliga beslut år 1918 och med i utsikt ställda ytterligare anslag, om de beviljade medlen skulle befinnas otillräckliga (Kungl. Maj:ts proposition nr 418, sid. 56, 1:sta stycket), igångsatte och fullföljde inställda vägbyggnader i förhoppning att erhålla tilläggsbidrag, framgår ju också i någon mån därav, att deras nettokostnader för vägbyggnader och för förvaltning (sammanslaget i statistiken) successivt ökats från 4,612,044 kronor eller 7,35 öre per fyrk år 1917 till 13,782,492 kronor eller 12,9 öre per fyrk år 1927. Till den högst allvarliga ökningen i vägdistriktens skuldsättning under sagda tidsperiod har också i avsevärd mån bidragit upplåning till utförande av här ifrågasvarande vägar.

Genom förändring i fyrkskalan så att inkomsttagarna numera erlagga vägskatt efter dubbla antalet fyrk jämfört med de år då tilläggsbidragen borde hava utgått, synes det ej heller vara rättvist, att dessa nu även skola amortera kristidsskulder, som distriktet ådragit sig genom uteblivna tilläggsbidrag innan fyrkskalan ändrades.

Att utgå från 1929 års vägskatt för utbetalande av tilläggsbidrag verkar enligt vår mening orättvist, därigenom att en mängd distrikt, som under många år varit särskilt hårt betungade, bliva utan bidrag. Detta belyses av följande siffror ur den officiella statistiken.

*Verklig kostnad per vägfyrk för hela landet.*

År	20—29	30—39	40—49	mer än 50
	ö r e p e r f y r k			
A n t a l   v ä g h å l l n i n g s d i s t r i k t				
1918.....	85	39	23	48
1920.....	72	29	20	35
1923.....	89	60	35	63
1926.....	104	80	54	73
Medeltal cirka.....	87	52	33	55
1929.....	52	25	17	7

Av denna sammanställning framgår hur missvisande det blir att vid beräkning av tilläggsbidraget bygga på 1929 års siffror.

Det betraktelsesätt på denna fråga, som 1918 års riksdag anlade, synes oss alltjämt vara det enda riktiga. Ingenting har enligt vår mening sedan dess inträffat, som motiverar att vägdistrikten skola bära större andel av kristidens merkostnader än efter de grunder, som fastställts vid godkännande av de planerade vägföretagen och beviljandet av de ordinarie statsbidragen.

Utöver de 10 % av merkostnaden, som 1918 års riksdag ansåg vägdistrikten bära vidkännas, synes oss rättvisa och billighet fordra att riksdagen till fullo infriar det löfte, som sistnämnda år gavs åt vägdistrikten.

Vägdistriktens tunga för ifrågavarande anläggningar har ytterligare ökats därigenom att de i flesta fall torde genom upplåning hava anskaffat erforderliga belopp till täckande av merkostnaderna, för vilka de under ett flertal år haft att vidkännas betydande ränteutgifter.

Om, såsom nu av årets statsverksproposition synes framgå, de utlovade tilläggsbidragen praktiskt sett utebli, återstår för vägdistrikten att under en tid när penningvärdet är ett helt annat än när skuldsättningen gjordes uttaxera jämväl kapitalbeloppen.

Med hänsyn till storleken av det belopp som nu ytterligare erfordras kan måhända av budgetära skäl ifrågasättas en uppdelning av detsamma på 2 eller 3 år. Det väsentliga är att vägdistrikten nu tillförsäkras de av dem på goda grunder förväntade tilläggsbidragen.

Under åberopande av väg- och vattenbyggnadsstyrelsens utredning i ärendet samt vad vi i föregående års motion och här ovan anført få vi hemställa,

att riksdagen måtte till tilläggsbidrag till vissa väganläggnings- och brobyggnads- m. fl. företag till fördelning efter samma grunder, som bestämdes av 1918 års riksdag, utöver förut för ändamålet beviljade medel, för budgetåret 1930/1931 anvisa ett extra reservationsanslag av 3,664,600 kronor.

Stockholm den 21 januari 1930.

*D. Hansén.  
A. O. Frändén.  
Edw. Larsson.*

*N. J. F. Almkvist.  
And. Henriksson.  
Joh. Larsson,  
Örbyhus.*

*Erik Anderson.  
K. J. Gustafsson.  
Carl Thorén.*

*David Norman.  
N. Gabrielsson.  
Axel Sundberg.  
John Sandén.  
H. Andersson.*

*Erik Abrahamsson.  
Fritiof Gustafson.  
Fr. Julin.  
Jöns Pålsson.  
J. Bergman.*

*Ivar Österström.  
Em. Bjurström.  
Valfrid Eriksson.  
C. I. Asplund.  
A. J. Granström.*

