

Nr 230.

Av herr **Olsson** i Berg m. fl., om anslag till bidrag för anläggning av nya samt förbättring eller omläggning av gamla eller eljest mindre goda vägar.

Oberoende av i övrigt skilda åskådningar och meningar torde alla i våra dagar kunna enas därom, att det nu, mera än kanske någonsin tillföre, med hänsyn till såväl det allmännas som den enskildes bästa är nödvändigt att i största möjliga mån utöka produktionen.

För att i detta syfte kunna ändamålsenligt tillvarataga och effektivt utnyttja det egna landets och särskilt landsbygdens alla produktionsmöjligheter är det emellertid icke minst viktigt, att de härför nödiga kommunikationsmedlen äro tillfinnandes, erkannerligen ett vägnät, som i fråga om arten är väl byggt och i fråga om omfattningen tillräckligt utbyggt för att på ett möjligast tillfredsställande sätt kunna motsvara tidsförhållandenas och samfärdsels krav.

»Väg bryter bygd!» är ju ett ordspråk, vars riktighet är av ålder både känd och erkänd; flera vägar bryta flera bygder, men när väg redan brutit bygd eller i all synnerhet då det såsom nu framför allt annat gäller att till det yttersta höja landets förmåga av produktion, är det givetvis en oavvislig fordran för fortsatt framåtskridande och förkovran, att vägnätets utökning svarar mot samfärdsels tillväxt och utbredning, sålunda att nya vägar anläggas och att gamla vägar omläggas eller förbättras i mån och inom tid, som den ökade samfärdseln sådant påfordrar.

Det är emellertid fara värt, att denna allmängiltiga betingelse i fråga om vägnätets rationella utökande hos oss icke bliver uppfylld, åtminstone icke inom rimlig tid, på grund av otillräckligheten

av de anslagsbelopp, som nu utgå till väganläggningar och vägförbättringar.

Till bidrag för anläggning av nya samt förbättring eller omläggning av backiga eller eljest mindre goda vägar har riksdagen sedan längre tid tillbaka årligen på extra stat beviljat anslag till belopp, som tid efter annan ökats. Anslaget utgjorde för år 1915 2,500,000: — kronor, för år 1916 2,500,000: — kronor, för år 1917 2,500,000: — kronor, för år 1918 3,500,000: — kronor och för år 1919 4,500,000: — kronor.

För år 1920 hemställde vederbörande ämbetsverk om anslag med samma belopp som för år 1919. Riksdagen anvisade emellertid för år 1920 med bifall till Kungl. Maj:ts framställning i ämnet ett anslag för ändamålet av endast 3,500,000: — kronor. Uti innevarande års statsverksproposition har Kungl. Maj:t föreslagit riksdagen att för ändamålet för år 1921 anvisa ett anslag av 4,500,000: — kronor.

För ett bedömande av tillräckligheten av de sålunda beviljade anslagen måste givetvis de ovan angivna anslagsbeloppen jämföras med de belopp, till vilka ansökningarna om bidrag från berörda anslagsmedel belöpa sig. Enligt vad vi inhämtat motsvarade inläggande ansökningar om statsbidrag till väganläggningar eller vägförbättringar för år 1915 ett erforderligt anslag av i avrundat tal, 13,146,000: — kronor till 308 företag, för år 1916 14,936,000: — kronor till 374 företag, för år 1917 15,373,000: — kronor till 378 företag, för år 1918 16,398,000: — kronor till 419 företag, för år 1919 17,708,000: — kronor till 436 företag och för år 1920 ej mindre än 19,075,000: — kronor till 533 företag.

Det är sålunda uppenbart, att de av riksdagen hittills för berörda ändamål årligen beviljade anslagen icke stå i någon rimlig proportion till det föreliggande anslagsbehovet eller med andra ord, den genom förevarande anslags beviljande skapade tillgången står icke i någon rimlig proportion till efterfrågan härutinnan, vilket förhållande innebär, att anläggning eller förbättring av en mångfald vägar, vilka *alla* befunnits vara för den allmänna samfärdseln nödiga och nyttiga, måste år efter år uppskjutas och åter uppskjutas av brist på erforderliga medel.

Det är ju givet, att en sådan tingens ordning i längden icke är ägnad att frammana, vad som just i dessa tider framför allt annat är nödvändigt, nämligen arbete och företagsamhet, eller stimulera

till ökad produktion utan i stället måste hos vederbörande alstra misströstan och modlöshet samt medföra stillastående för att nu icke säga tillbakagång.

Önskvärdast vore naturligtvis att kunna på en gång bereda anslagsmedel i sådan omfattning, att samtliga vägföretag, rörande vilka ansökningar om bidrag av statsmedel föreligga och vilka icke utan sådant bidrag kunna komma till stånd, kunde fortast möjligt bringas till utförande. Av praktiska skäl kan emellertid ett dylikt engångsförfarande, huru önskvärt det än vore, icke realiseras.

Därest man emellertid utgår ifrån, att det för varje år tillgängliga anslaget icke blott bör motsvara den årliga tillströmningen av nya ansökningar om statsbidrag till vägföretag, utan jämväl bör möjliggöra en fortgående minskning *under de allra närmaste åren* i bristen å disponibla medel på sådant sätt, att äldre vägföretag, vilka på grund av denna brist hittills icke kunnat igångsättas, kunna bringas till utförande *inom rimlig tid*, förslagsvis *de närmaste tre åren*, synes det oss, att anslaget för vart och ett av de närmaste tre åren icke bör sättas lägre än 9 miljoner kronor.

På grund av det anförda få vi därför hemställa,

att riksdagen må till bidrag för anläggning av nya samt förbättring eller omläggning av backiga eller eljest mindre goda vägar på extra stat för år 1921 anvisa ett anslag av 9,000,000: — kronor.

Stockholm den 16 januari 1920.

Cornelius Olsson.

B. Corneliussen.

Nils Svensson.

S. Welin.

A. Henrikson.

*Nils Johansson,
Brånalt.*

Karl Kahlström.

J. A. Eriksson.

Edvard Lithander.

*K. A. Westman,
Brobygård.*

M. Svensson.

Carl Hederstierna.

Sven Persson.

David Norman.

Walter Kant.

S. A. Larsson.

N. E. Nilsson.