

Nr 104.

Av herr **Västberg m. fl.**, om *anslag till byggande av landsvägar, vanliga bygdevägar och broar.*

Inom alla politiska partier torde man numera ganska allmänt erkänna det ekonomiska betrycket på landsbygden. Det prekära läget bottnar i många olika förhållanden. Födelsefrekvensen är ännu mycket stor på landsbygden, medan rörligheten blivit mera begränsad och arbetstillfällena blivit relativt mindre. Sälunda äro portarna till Amerika praktiskt taget stängda, och vårt eget näringsliv saknar möjligheter att uppsuga befolkningsöverskottet. Industriens expansion håller ej jämna steg med folktillväxten, och jordbruket självt befinner sig i krisläge. Därtill kommer att motorismens utveckling och vägarbetenas mekanisering ytterligare begränsat jordbrukarnas arbetstillfällen. Resultatet av dessa företeelser är en omfattande registrerad men framför allt dold arbetslöshet på landsbygden samt dåliga ekonomiska villkor för större delen av dess befolkning.

Årets statsverksproposition präglas av optimism och soliditet. Finansministern kan inkassera den gynnsamma ekonomiska konjunktorens rikt flödande inkomster och föreslå åtgärder både för kapitalförstärkning, skattelättnader och stöd till vissa yrkesgrupper. Delade meningar måste alltid uppstå på vad sätt staten själv bäst skall utnyttja det gynnsamma ekonomiska läget. Särskilt huruvida en skattelättnad skall ske genom sänkning av inkomstskatten eller genom en reducering i tullbördorna måste olika åskådningar brytas mot varandra. Men även låne- och fonderingspolitiken kan bli föremål för meningsutbyte. Dessa saker kunna vi dock bortse ifrån i detta sammanhang, då regeringens dispositioner på andra punkter inbjuda till diskussion. För att stimulera och främja näringslivet har regeringen föreslagit främst en minskning i inkomstskatten med nio miljoner kronor. Utan att undervärdera det bäriga i syfte och motiv för denna åtgärd måste man dock ställa frågan, huruvida icke industri, sjöfart och handel kunna nöja sig med de övriga lättnader regeringen föreslagit och med den avsevärda skattesänkning man tidigare erhållit, för att även andra grupper av medborgare må kunna få sina krav tillgodosedda. Det förefaller som om landsbygdens befolkning och vårt jordbruk nu kunde på ett mera direkt sätt få något med av de goda tiderna genom ökade anslag till vårt vägväsen. Detta synes oss vara en enkel akt av rättvisa och sunt förnuft. Ökade väganlag skulle ej blott betyda bättre kommunikationer till trevnad för alla samhällslager och främst ödebygdernas folk utan ock mera arbetstillfällen för landsbygdens arbetslösa människor. Åtgärden förefaller oss så mycket mera motiverad, som en förbättring av

vårt vägnät direkt och indirekt även måste komma hela näringslivet tillgodo, så sant som goda kommunikationer äro en förutsättning för näringarnas förkovran och utveckling.

Granskar man nu de på sjätte huvudtiteln upptagna anslagen till vägväsendets främjande kan man konstatera dels ett anmält stort behov av ökade statsbidrag och dels en konsekvent strävan hos departementschefen att vägra höjning av utgående anslag på de olika punkterna. Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen har anmält, att framställningar om statsbidrag till vägar och broar, m. m., upptagna under punkterna 8—11 å sjätte huvudtiteln, inkommit till ett belopp av över 55 miljoner kr. För avverkning av dessa kostnadsberäknade och godkända företag har väg- och vattenbyggnadsstyrelsen äskat ett sammanlagt belopp under dessa ovan angivna punkter på 11,340,000 kr., medan regeringen upptagit endast ungefär halva summan eller 5,475,000 kr. Ändock innebära den ansvariga myndighetens äskanden ingenting orimligt, enär man endast beräknat att med dessa ökade anslag kunna avverka nu liggande och godkända framställningar under en 10-årsperiod. Departementschefen anför endast två skäl för sin ståndpunkt: dels att automobilskattemedlen i högre grad än nu skola få tagas i anspråk för bidrag till vägförbättringsarbeten, varigenom tillgängliga medel för nybyggnader skulle bli större, och dels att man måste iakttaga återhållsamhet ifråga om statsutgifterna. Rörande det förstnämnda skälet föreligga inga bestämda uppgifter om i vilken utsträckning bilskatte-medel kunna komma till användning för sådant ändamål, och då är det svårt att värdesätta detta skäl. Ingenting motsäger dock den förmodan, att beloppet blir synnerligen begränsat. Vad angår det andra skälet, så är detta endast ett ställningstagande i frågan på vad sätt man bäst och rationellast främjar näringslivets utveckling och medborgarnas trivsel. Vi ha ovan anført, varför vi anse att en ökning av väganlagen bör gå före en sänkning av inkomstskatten, och vi förmoda, att man — alldeles oavsett partiståndpunkt och ekonomisk åskådning, men med erfarenhet om läget på landsbygden — efter närmare prövning måste komma till samma uppfattning.

Med stöd av ovanstående motivering komma vi att i olika motioner på ovan angivna punkter framföra väg- och vattenbyggnadsstyrelsens anslagsäskanden.

Vi hemställa, att riksdagen måtte besluta

att till byggande av landsvägar, vanliga bygdvägar och broar för budgetåret 1929/1930 anvisa ett extra reservationsanslag av kronor 7,000,000.

Stockholm den 19 januari 1929.

Mauritz Västberg.

Nils Olsson
i Rödningsberg.

Evald Eriesson
i Sörsjön.

Ernst Hage.

J. B. Wiklund.