

RIKSDAGENS PROTOKOLL.

1930.

Andra kammaren.

Nr 18.

Fredagen den 14 mars.

Kl. 3.30 e. m.

§ 1.

Justerades protokollen för den 7 och den 8 innevarande mars.

§ 2.

Herr statsrådet *Lindskog* avlämnade Kungl. Maj:ts propositioner:

nr 183, angående pension åt läroverkssvaktmästaren N. Nilsson;

nr 184, angående familjepension till e. o. ämnesläraren T. V. Molérs änka;

nr 185, angående pension åt förre museiteknaren G. G. Liljevalls änka Fredrika Maria Elisabet Liljevall, född Lindbom;

nr 192, med förslag till grunder för dyrtidstillägg under ecklesiastikåret 1930/1931 åt dels kyrkoherdar och komministrar i nyreglerade pastorat samt kontraktsprostar och vissa extra ordinarie präster, dels ock innehavare av prästerliga emeritilöner;

nr 194, angående pension åt extra ordinarie ämnesläraren H. L:n Norden-dorph;

nr 199, angående undersökning rörande reglering av Övre och Nedre Olands-ån i Uppsala och Stockholms län;

nr 200, angående undersökning rörande vattenavledning från Emåns och Helgeåns vattenområden; och

nr 201, angående ytterligare statsunderstöd till företag avseende reglering av Vingåkersån samt sjöarna Kolsnaren och Viren.

Dessa propositioner bordlades.

§ 3.

Upplästes följande till kammaren inkomna sjukbetyg:

Att riksdagsman Ola Jeppsson, Mörrum, på grund av influensa tills vidare är oförmögen deltaga i riksdagsarbetet intygas.

Mörrum, Karlshamn den 13 mars 1930.

Per Hallberg,
prov.läk.

§ 4.

Föredrogos var för sig Kungl. Maj:ts å kammarens bord vilande propositioner; och hänvisades därvid

till jordbruksutskottet propositionen, nr 193, angående försäljning till Landskrona—Eslövs järnvägsaktiebolag av ett kronan tillhörigt område i Landskrona;

till statsutskottet propositionerna:

nr 181, angående anslag till kraftstation vid Malfors; och
nr 182, angående vissa med reglering av vattenavrinningen i Motala ström mellan Vättern och Roxen sammanhängande frågor m. m.;

till behandling av lagutskott propositionen nr 186, angående godkännande av vissa ändringar i den internationella luftfartskonventionen;

till statsutskottet propositionen, nr 197, angående efterskänkande av återbetalningsskyldighet beträffande till viss personal vid statens fiskehamnsbyggnader utbetalta dyrtidstillägg m. m.; samt

till jordbruksutskottet propositionerna:

nr 191, angående ytterligare statsunderstöd till Hornborgasjöns sjösänkingsföretag; och

nr 198, angående kapitalökning för budgetåret 1930/1931 till hemslöjdslånefonden.

§ 5.

Vid härap på skedd föredragning av herr *Höglunds* i Göteborg *m. fl.* på kammarens bord liggande motion, nr 443, om visst tillägg till 15 § andra stycket i Kungl. Maj:ts förslag till förordning om erkända sjukassor m. m. hänvisades motionen, i vad den avsåge förslaget till förordning om erkända sjukassor, till behandling av lagutskott och i övrigt till statsutskottet.

Vidare föredrogs övriga på bordet liggande motioner; och remitterades därvid

till behandling av lagutskott motionen nr 444 av herr *Höglund* i Göteborg;

till konstitutionsutskottet motionerna:

nr 445—449 av herr *Hansson* i Stockholm *m. fl.*;

nr 450—452 av herr *Selberg*;

nr 453 och 454 av herr *Hage*;

nr 455 av herr *Eklund m. fl.*;

nr 456 av herr *Dahlén m. fl.*;

nr 457 och 458 av herr *Wallerius*;

nr 459 av herr *Thomson m. fl.*;

nr 460 av herr *Petersson* i Lerbäcksbym;

nr 461 och 462 av herr *Pehrsson* i Göteborg;

nr 463 av herr *Weijne m. fl.*;

nr 464 och 465 av herr *Svensson* i Grönvik;

nr 466 av herr *Bengtsson* i Norup;

nr 467 av herr *Karlsson* i Grängesberg *m. fl.*;

nr 468 av herr *Lindgren*;

nr 469 av herrar *Karlsson* i Munkedal och *Mårtensson*; och

nr 470 och 471 av herr *Nilsson* i Hörby; samt

till särskilda utskottet motionen nr 472 av herr *Nilsson* i Hörby *m. fl.*

§ 6.

Första lagutskottets utlåtanden nr 14 och 15, som nu föredrogs, bordlades åter.

§ 7.

Vidare föredrogs andra kammarens femte tillfälliga utskotts memorial, nr 5, angående ifrågasatt remiss till annat utskott av motion nr 45 angående vissa

gamla vägars uppbyggnad och förening med fastighet samt motion nr 129 angående beredande åt vägdistrikt av rätt att försälja mark, som genom omläggning av allmän väg kommit distriktet till godo.

Kammaren biföll utskottets hemställan samt beslöt hänvisa ifrågavarande motioner till behandling av lagutskott.

§ 8.

Avgåvos följande motioner, nämligen av:

herrar *Olsson* i Ramsta och *Gustafson* i Vimmerby, nr 473, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition, nr 108, angående vissa åtgärder till det svenska jordbrukets stödande;

herr *Gardell* i Gans *m. fl.*, nr 474, likaledes i anledning av Kungl. Maj:ts proposition, nr 108; och

herr *Mårtensson m. fl.*, nr 475, om avslag å Kungl. Maj:ts proposition, nr 187, med förslag till lag om förbud mot plockning av lingon före viss dag.

Nämnda motioner bordlades.

§ 9.

Ordet lämnades härefter till herr **Sävström**, som anförde: Herr talman! *Interpellation.* Svenska järnvägsmannaförbundets styrelse har nyligen till Kungl. Maj:t ingått med anhållan om, att åtgärder måtte vidtagas för att bereda den vid statens järnvägar anställda icke ordinarie personalen familjepensionsrätt. I skrivelsen anføres, att järnvägsstyrelsen, i anledning av till regeringen avgivet utlåtande rörande ett av fullmäktige för Statens järnvägars Änke- och pupillkassa inlämnat förslag till ändring av reglementet för kassan, hemställt, att det föreliggande reglementeförslaget icke måtte för närvarande föranleda till någon Kungl. Maj:ts åtgärd. Frågan om den icke ordinarie personalens familjepensionering skulle alltså enligt nämnda styrelses mening ej nu upptagas till behandling.

Det bör emellertid erinras om, att frågan om rätt till familjepension för de grupper vid statens järnvägar, som det här gäller, är ett gammalt krav. För den ordinarie personalen löstes frågan om pension för mer än 50 år sedan. Den icke ordinarie personalen däremot, vars antal uppgår till något mer än 3,500 personer, har väntat i årtal på likställighet i detta avseende. Ifrågavarande personal är ju i likhet med den ordinarie anställd i statens tjänst och beträffande skyldigheter underkastad bestämmelser, liknande de som gälla för övriga befattningshavare. Och det är otvivelaktigt, att järnvägsdriften är i lika hög grad beroende av den anställda icke ordinarie personalens arbetsprestationer.

Om nu Kungl. Maj:t med hänsyn till järnvägsstyrelsens hemställan låter ärendet ytterligare anstå, torde det antagligen komma att dröja en avsevärd tid, innan förslag i ämnet kan föreläggas riksdagen. Och sålunda kommer under väntetiden ett antal av ifrågavarande personer att gå miste om familjepensionering, under det att för andra antalet avgiftsår kommer att minskas, så att familjepensionen kan komma att bli synnerligen obetydlig.

Samtidigt med påpekande av detta förhållande har jag även ansett mig böra fästa uppmärksamheten vid en annan pensionsfråga berörande en del av personalen vid samma statsverk. Jag syftar härvid därpå, att frågan om ordnande av tjänstepensionen för vissa grupper av den icke ordinarie personalen, nämligen banarbetare och omlastare, ej ännu nått sin lösning, trots att kungl. järnvägsstyrelsen redan år 1919 ingick till Kungl. Maj:t med framställning i denna fråga och trots att man såväl i riksdagen som i upprepade framställningar från resp. fackorganisationer påyrkat ett snabbt avgörande i frågan.

Interpellation. På grund av vad sålunda anförts får jag till herr statsrådet och chefen för kommunikationsdepartementet framställa följande frågor:

(Forts.)

1) Ämnar herr statsrådet vid innevarande riksdag framlägga förslag i syfte att bereda den vid statens järnvägar anställda icke ordinarie personalen, som är tillförsäkrad tjänstepension, rätt till familjepension?

2) Kan det förväntas, att herr statsrådet inom den närmaste tiden framlägger förslag rörande tjänstepensionering av viss icke ordinarie personal vid statens järnvägar, nämligen banarbetare och omlastare?

Ifrågavarande anhållan bordlades.

§ 10.

Anmälades och godkändes andra lagutskottets förslag till riksdagens skrivelser till Konungen:

nr 70, i anledning av väckta motioner om lagstiftning rörande blindhetersättning; och

nr 71, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition med förslag till förordning om ändring i vissa delar av förordningen den 31 mars 1922 (nr 130) angående uppbörd av avgifter för försäkringar i riks-försäkringsanstalten jämlikt lagen om försäkring för olycksfall i arbete.

§ 11.

Till bordläggning anmälades:

statsutskottets utlåtande, nr 8, angående regleringen för budgetåret 1930/1931 av utgifterna under riksstatens åttonde huvudtitel, innefattande anslagen till ecklesiastikdepartementet;

första lagutskottets utlåtande, nr 16, i anledning av dels Kungl. Maj:ts proposition med förslag till lag om testamenten m. m., dels ock i ämnet väckta motioner; och

andra kammarens andra tillfälliga utskotts utlåtande, nr 1, med anledning av dels herr Ströms m. fl. motion, nr 75, angående viss lättnad i villkoren för erhållande av skeppar- eller styrmansbrev, dels herr Lithanders motion, nr 296, om utredning angående maskinistbehörighet för personer, som avlagt examen vid vissa tekniska läroanstalter.

§ 12.

Justerades protokollsutdrag.

Kammarens ledamöter åtskildes härefter kl 3.46 e. m.

In fidem
Per Cronvall.

Lördagen den 15 mars.

Kl. 11 f. m.

§ 1.

Föredrogs var för sig Kungl. Maj:ts å kammarens bord vilande propositioner; och hänvisades därvid

till bankoutskottet propositionerna:

nr 183, angående pension åt läroverksvaktmästaren N. Nilsson;

nr 184, angående familjepension till e. o. ämnesläraren T. V. Molérs änka; och

nr 185, angående pension åt förre museiteknaren G. G. Liljevalls änka Fredrika Maria Elisabet Liljevall, född Lindbom;

till statsutskottet propositionen, nr 192, med förslag till grunder för dyrtidstillägg under ecklesiastikåret 1930/1931 åt dels kyrkoherdar och komministrar i nyreglerade pastorat samt kontraktsprostar och vissa extra ordinarie präster, dels ock innehavare av prästerliga emeritilöner;

till bankoutskottet propositionen, nr 194, angående pension åt extra ordinarie ämnesläraren H. L:n Nordendorph; samt

till jordbruksutskottet propositionerna:

nr 199, angående undersökning rörande reglering av Övre och Nedre Olandsån i Uppsala och Stockholms län;

nr 200, angående undersökning rörande vattenavledning från Emåns och Helgeåns vattenområden; och

nr 201, angående ytterligare statsunderstöd till företag avseende reglering av Vingåkersån samt sjöarna Kolsnaren och Viren.

§ 2.

Föredrogs var efter annan de på kammarens bord liggande motionerna; och remitterades därvid

till särskilda utskottet motionerna:

nr 473 av herrar *Olsson* i Ramsta och *Gustafson* i Vimmerby; och

nr 474 av herr *Gardell* i Gans *m. fl.*; samt

till jordbruksutskottet motionen nr 475 av herr *Mårtensson m. fl.*

§ 3.

Härefter föredrogs herr *Sävströms* vid kammarens nästföregående sammanträde gjorda, men då bordlagda anhållan att till herr statsrådet och chefen för kommunikationsdepartementet få framställa spörsmål angående beredande åt icke ordinarie personal vid statens järnvägar av vissa pensionsförmåner; och blev berörda anhållan av kammaren bifallen.

§ 4.

Föredrogos, men blevo ånyo bordlagda statsutskottets utlåtande nr 8, första lagutskottets utlåtande nr 16 och andra kammarens andra tillfälliga utskotts utlåtande nr 1.

§ 5.

Till avgörande företogs statsutskottets utlåtande, nr 6, angående regleringen för budgetåret 1930/1931 av utgifterna under riksstatens sjätte huvudtitel, inbefattande anslagen till kommunikationsdepartementet.

På förslag av herr talmannen beslöt kammaren att vid föredragningen av detta utlåtande endast kantrubrikerna till de särskilda punkterna skulle uppläsas.

Punkterna 1 och 2.

Vad utskottet hemställt bifölls.

Punkten 3.

Lades till handlingarna.

Punkten 4.

Utskottets hemställan bifölls.

Ang. anslag till byggande av landsvägar och vanliga bygdevägar.

Punkten 5, angående anslag till byggande av landsvägar och vanliga bygdevägar.

Uti innevarande års statsverksproposition hade Kungl. Maj:t under punkten 13 av sjätte huvudtiteln föreslagit riksdagen att till byggande av landsvägar och vanliga bygdevägar för budgetåret 1930/1931 anvisa ett extra reservationsanslag av 4,500,000 kronor.

I samband härmed hade utskottet till behandling förehaft följande inom riksdagen väckta motioner, nämligen:

de likalydande motionerna:

nr 26 inom första kammaren av herr *Pauli* och nr 60 inom andra kammaren av herrar *Andersson* i Löbbo och *Fast*;

nr 50 inom första kammaren av herr *Clemedtson* och *Gabrielsson* samt nr 95 inom andra kammaren av herr *Bengtsson* i Kullen *m. fl.*; och

nr 51 inom första kammaren och nr 96 inom andra kammaren av *sistnämnda motionärer*;

de i huvudsak likalydande motionerna nr 203 inom första kammaren av herr *Granström* och nr 275 inom andra kammaren av herr *Olsson* i Ramsta *m. fl.*; samt

motionerna inom andra kammaren:

nr 99 av herr *Berg m. fl.*;

nr 104 av herr *Bergström* i Bäckland;

nr 105 av herr *Sandberg m. fl.*;

nr 185 av herr *Hultman*; och

nr 308 av herr *Olsson* i Berg *m. fl.*

Utskottet hemställde

a) att riksdagen, i anledning av Kungl. Maj:ts förevarande förslag samt motionerna I: 26 och II: 60 ävensom II: 99 och 104, de både sistnämnda i vad de

avsåge höjning av ifrågavarande anslag, samt med bifall till motionerna I: 51 och II: 96 måtte till byggande av landsvägar och vanliga bygdevägar för budgetåret 1930/1931 anvisa ett extra reservationsanslag av 5,000,000 kronor;

Ang. anslag till byggande av landsvägar och vanliga bygdevägar.
(Forts.)

b) att motionerna II: 99 och 104, i vad de avsåge höjning av utgående statsbidrag till 75 procent, samt motionerna I: 50 och II: 95 ej måtte av riksdagen bifallas;

c) att motionerna II: 105, 185 och 308 måtte anses besvarade med vad utskottet i sitt utlåtande anfört; samt

d) att motionerna I: 203 och II: 275 jämväl måtte anses besvarade med vad utskottet i utlåtandet anfört.

Vid denna punkt hade reservationer avgivits:

av herrar *Kvarnzelius, Widell, andre vice talmannen C. Petrus V. Nilsson, Rosén, N. J. Martin Svensson, Lundell, Bengtsson* i Norup, *Olsson* i Kullenbergs-torp, *Olsson* i Blädinge, *Törnkvist* i Karlskrona och *Andersson* i Höör, vilka ansett, att utskottet bort hemställa,

I) att riksdagen måtte

a) — — — [mom. a) i utlåtandet] — — —

b) med anledning av motionerna II: 99 och 104, i vad de avsåge höjning av nu utgående statsbidrag, ävensom motionerna I: 50 och II: 95 besluta, att statsbidrag till ifrågavarande vägbyggnader skulle utgå med högst tre fjärdedelar av den beräknade kostnaden.

II) — — — [mom. c) i utlåtandet] — — —

III) — — — [mom. d) i utlåtandet] — — —; samt

av herr *Lindblad*, som ansett, att utskottet bort tillstyrka bifall till Kungl. Maj:ts förslag.

Sedan punkten föredragits, anförde:

Herr **Andersson** i Höör: Herr talman! Såsom det synes, finns en reservation på denna punkt, men det är ingen skillnad mellan utskottsmajoritetens och reservanternas förslag rörande själva storleken av det föreslagna beloppet, nämligen fem miljoner kronor. Kungl. Maj:t har i detta fall föreslagit fyra och en halv miljoner kronor, utskottet har för sin del föreslagit en höjning av denna summa till fem miljoner kronor, och detta anslag äro vi, som sagt, eniga om alla med undantag av herr Lindblad. Skillnaden mellan majoritetens och reservanternas förslag består däri, att utskottsmajoriteten föreslår, att den procentsats, som skall utgå från detta anslag, skall såsom förut vara två tredjedelar, under det reservanterna föreslå, att den skall vara tre fjärdedelar eller 75 % av den kostnad, som är den verkliga kostnaden för vägbyggnader.

Nu kan man gentemot reservanternas förslag säga, att höja vi procentsatsen, så hava vi mindre utsikter att få vägar byggda. Det är sant, ty det är klart, att skall man betala ut mera av anslaget i procent räknat, så räcker det icke till så många meter vägar, om jag så får säga. Men å andra sidan få vi icke glömma, att om man höjer procentsatsen till 75 %, så har man i någon mån utsikt att få minskad vägskatt, vilket icke minst i dessa dagar synnerligen väl skulle behövas. Vägskatten på landsbygden är en av de allra största skatte-tungor vi hava, och kunde man i någon ringa mån få denna vägskatt sänkt, vore detta mycket välkommet. Och det har man utsikt att få, ifall man går in för reservanternas förslag att höja bidraget till 75 %. På alla de övriga punkterna har ju utskottet gått in för att höja anslagen utan att göra någon förändring angående procentsatserna. Sålunda komma ju även ett större antal

Ang. anslag till byggande av landsvägar och vanliga bygdevägar.

vägar att byggas, om man följer utskottet på de andra punkterna. Men i denna punkt ber jag att få yrka bifall till den reservation, som är avgiven vid denna punkt av herr Kvarnzelius m. fl.

(Forts.)

Herr Sandberg: Herr talman! Under den nu föreliggande punkten har statsutskottet även behandlat det i tre olika motioner framförda kravet på statsbidrag till marklösen vid byggandet av vägar och vid omläggningar och förbättringar av för automobiltrafiken viktiga vägar å landsbygden. Statsutskottet har icke ansett sig kunna förorda motionärernas önskemål utan hänvisat detta till utredning samtidigt med den pågående revisionen av bestämmelserna om väghållningsbesvärets utgörande på landet. Utskottets utlåtande är ju i detta avseende enhälligt. Jag vill trots detta använda tillfället att med några ord beledsaga denna fråga, då den nu överlämnas i den stora vägutredningens vida famn.

Jag skall icke giva någon historik, endast erinra om, att så sent som 1928 fattade riksdagen ett beslut, som innebar, att statsbidrag till marklösen fick på vissa villkor och för viss mark utgå. Detta beslut kom emellertid att bli så snävt och möjligheterna att erhålla ifrågakvarande bidrag så begränsade, att det praktiskt taget icke kom att innebära någon förbättring i den riktning, som man önskade. Därtill har också bidragit, att tillämpningen av beslutet har blivit så snäv. Det är möjligt, att väg- och vattenbyggnadsstyrelsen haft formellt rätt i sitt sätt att tolka riksdagens beslut, men jag tror, att det icke varit omöjligt för vederbörande att iakttaga litet mera välvilja vid behandlingen av här ifrågakvarande bidragsfrågor. Det otillfredsställande resultatet av 1928 års beslut är alltså anledningen, bland annat, till att kravet om statsbidrag för marklösen framförts även i år.

Utskottet har, som sagt, hänvisat frågan till utredning. Jag har tagit till orda för att bland annat uttrycka den meningen — jag tror, att den delas av flera — att det icke torde hava varit så nödvändigt att utreda denna fråga. Den är icke så vidlyftig, att den behöver en utredning, och icke heller en så stor fråga. 1914, då man beslöt att indraga detta rättvisa bidrag, behövdes det icke mer än en motion av en enskild motionär för att taga bort denna förman; nu tycks det vara litet svårare att återfå den. Även om det icke här gäller en så stor sak, är den i alla fall icke utan sin betydelse för väghållningsdistrikten. Det kan ibland bli fråga om ganska betydliga summor, då det gäller marklösen. Särskilt är detta fallet i fråga om omläggning eller rätning av för automobiltrafiken viktiga vägar på landsbygden. Vid dessa vägarbeten kan man icke beräkna, att den enskilda markägaren har något intresse av att ställa mark till förfogande, utan väghållningsdistrikten få till fullo betala kostnaden för marken, och den kan ibland bli ganska betydande. Det finns exempel på att kostnaden för markförvärv överstigit kostnaden för själva vägarbetet. Det synes därför vara en fullt naturlig och rimlig begäran, att vid vägförbättringar, som utföras direkt i automobiltrafikens intresse, också denna trafik skall bidra till att betala den viktiga förutsättning för vägförbättringen, som ligger i markförvärv.

Det finns också ett annat viktigt skäl för att det här ifrågakvarande bidraget bör utgå. Den nuvarande ordningen, då väghållningsdistrikten själva få betala hela kostnaden för marklösen utan något statsbidrag, utgör ett icke så oväsentligt bidrag till den orättvisa, med vilken vägtungan för närvarande är fördelad. Och då man strävar efter att lätta landsbygdens skattetryck och utjämna orättvisorna på detta område, så bör man, menar jag, även använda det tillfälle, som här erbjuder sig. Även om det icke är fråga om någon så stor sak, är den dock, som jag nämnde, icke utan sin betydelse, och det har varit möjligt, menar jag, att här bifalla detta motionsvis resta krav utan vidare ut-

redning. Åtminstone borde detta kunna gå för sig, då det gäller bidrag till dessa omläggningar, som ske i automobiltrafikens intresse. Det kan ju kanske vara något mera befogat att utreda frågan, då det gäller bidrag till marklösen för nybyggnad av väg.

Det finns en enhällig opinion från vägingresserat håll, för att det här ifrågasvarande bidraget bör utgå. Jag skall icke upptaga tiden med att närmare redogöra för den saken. Jag skulle annars kunna anföra en del auktoritativa uttalanden som visa det riktiga och berättigade i kravet på statsbidrag till marklösen.

Det finns i år en motion, som går ut på, att de vägförbättringar, som utföras i automobiltrafikens intresse, skola betalas helt och hållet av automobilskattemedel. Utskottet har hänvisat även den frågan till utredning och uttalat viss sympati för tanken. Då tycker man nästan, att det borde varit möjligt, som jag förut sagt, att på denna punkt utan vidare bifalla det så mycket mindre långtgående krav, som rests i de motioner, som jag här gör mig till talesman för.

Jag vill sluta med att uttala det önskemålet, att de sakkunniga, som ha att utreda frågan om väghållningsbesvärets utgörande på landet och som nu fått denna fråga sig hänvisad, må behandla den såsom det rättvisa krav, den är. Jag vill också tillåta mig uttala den önskan, att om möjligt tillämpningen av den 1928 genomförda bestämmelsen i här ifrågasvarande avseende må bli så välvillig som möjligt.

Jag har, herr talman, icke något särskilt yrkande.

Herr Bengtsson i Kullen: Herr talman! Det är med den största tillfredsställelse jag här har läst den kraftiga reservation, som blivit avgiven på denna punkt till förmån för de av mig m. fl. väckta motionerna, vilka gå ut på en förhöjning av statsbidraget från två tredjedelar till tre fjärdedelar av den beräknade kostnaden. Jag anser nämligen, att man bör hava ett enhetligt system, när det gäller bidrag från staten, vare sig nu bidraget kommer från det här ifrågasvarande anslaget eller om bidraget kommer från automobilskattefonden. Om några minuter eller kanske timmar går säkert kammaren att fatta ett beslut i enlighet med Kungl. Maj:ts och utskottets förslag, som innebär, att man till vägunderhållet får 45 % av automobilskattemedlen. Läger man därtill de vanliga 30 %, som erhållas i statsbidrag, är man uppe i 75 %. Genom ett bifall till reservanternas förslag på denna punkt om tre fjärdedelar i bidrag, skulle det bli lika mycket medel från staten, vare sig det gäller det ena eller det andra av här ifrågasvarande tre olika anslag, vilket är enligt min mening fullt riktigt.

Jag vill alltså uttala den förhoppningen, att kammaren här skall gå med på reservationen, till vilken jag, herr talman, med dessa ord ber att få yrka bifall.

Herr Anderson i Råstock: Herr talman! Då jag hörde den sista ärade talaren uttala sig för att han ville ha ett bestämt system i fråga om dessa ting och särskilt då i fråga om statsbidragets storlek i olika fall, var det icke utan att jag var tvungen le ett gott leende. Ty om det är någonting, som behandlats utan system här i riksdagen, så är det just frågor, som röra vägväsendet. Det tror jag, att ingen av herrarna är i stånd att förneka, om ni verkligen vilja erkänna fakta, sådana som de äro. Det ena året har man motionerat om det och det andra året om det, och ständigt har man förklarat, att det behövs ingen utredning. Nu är det dock på det sättet, att här har Kungl. Maj:t tillsatt en utredningskommitté, som utskottet också för sin del tyckt det vara lämpligt att hänskjuta vissa frågor till för att verkligen för en gångs skull söka åstad-

Ang. anslag till byggande av landsvägar och vanliga byggdevägar.
(Forts.)

Ang. anslag
till byggande
av landsvägar
och vanliga
bygdevägar.

(Forts.)

komma ett system, som skulle vara någorlunda genomtänkt och beräknat till sina konsekvenser.

Innan jag går in på denna fråga i övrigt, skall jag bara be att med herr talmannens tillåtelse få lämna en liten översikt över vad det är för farliga ting, utskottet här gjort. Utskottsmajoriteten har beträffande de anslagsfrågor, som röra anläggningar och förbättringar m. m. av vägar, strängt följt Kungl. Maj:ts principiella linjer, d. v. s. vi hava icke på någon punkt ändrat på *grunderna* för anslagens utgående, medan vi däremot, för att åstadkomma en avarbetning av den stora balans, som förekommer både här och på andra punkter, hava gått in för att höja anslagen på flera olika punkter. Sålunda hava vi inom utskottsmajoriteten enats om att med bibehållande av den procentsats för statsbidrag, som hittills utgått, föreslå en höjning av anslaget med 500,000 kronor. Under punkt 6, enkla bygdevägar, hava vi föreslagit en höjning av 325,000 kronor, på ödebygdsvägar 225,000 kronor, på enskilda utfartsvägar 150,000 kronor och på tillfartsvägar till Inlandsbanan 175,000 kronor. Det gör sammanlagt 1,375,000 kronor. Skall man nu gå den väg beträffande denna punkt, som av herr Bengtsson i Kullen nyss och av herr Andersson i Höör tidigare föreslagits, så betyder det, att vi icke få byggd *en enda meter* väg mera än tidigare. Vi kunna alltså icke på något sätt avarbeta balansen. Vi kunna vidare icke få några arbeten till stånd — en sak, som jag för min del har lagt ganska stor vikt vid i detta fall — i större utsträckning än Kungl. Maj:t föreslagit, och knappast det. Det är i stället på det sättet, att om man höjer detta bidrag från två tredjedelar till tre fjärdedelar, åstadkommer man, att det anslag, som Kungl. Maj:t föreslagit, då räcker ännu sämre till än tidigare. Det skulle behövas åtminstone bra nära 100,000 kronor ytterligare för att komma upp till ungefär samma antal vägmeter i anläggningar, som det ifrågasättes i den kungliga propositionen.

Herr Bengtsson i Kullen kommer också och talar om en annan sak här. Han vill nämligen hava uttalat sin stora tillfredsställelse med den kraftiga reservation, som är avgiven till förmån för höjning av bidragsprocenten. Jag kan då icke neka mig nöjet att läsa upp allt det kraftiga, som där står. Sedan reservanterna redogjort för förslagets innebörd, säga de på följande sätt på sidan 64: »Utskottet vill tillstyrka ifrågavarande höjning, varigenom bland annat skulle vinnas en önskvärd överensstämmelse mellan grunderna för tilldelning av bidrag från nu ifrågavarande anslag och från automobilskattemedlen.» Men om herrarna se efter, är där bidragsprocenten icke mera fast, än att det finns många motionärer, som redan i år yrkat på höjning av bidraget från nyssnämnda medel. Jag vill minnas, att det är en förstakammarledamot, som vill ha alla kostnader för omläggningar och förbättringar av vägar bestridda av automobilskattemedel. Den fasta punkten därvidlag, herr Bengtsson i Kullen, får man allt leta efter, om man skall gå och anpassa det övriga efter detta. Jag vidhåller, vad jag nyss sade, att det finns ingenting här i riksdagen, som utmärkt sig för så stor systemlöshet och så stor principlöshet, som riksdagens sätt att behandla väganlag, även principiellt sett.

Sedan skulle jag bra gärna vilja veta, huru herr Andersson i Höör och de som hava talat i samma riktning som han skulle kunna åstadkomma någon verklig skattelindring på denna väg. Huru skulle det gå till? För min del har jag svårt att förstå annat än att den lindringen måste träffa endast de vägdistrikt som tänkt sig *att sätta i gång* vägbyggnadsföretag. Alla de andra få vänta. Huru skall man kunna få någon skattelindring på grund av detta beslut? Ja, det blir skattelindring så till vida att det blir ytterligare dröjsmål utöver vad förut varit för att komma i åtnjutande av något som helst statsbidrag — om det skall anses innebära en förmån, då hava reservanterna rätt. Men som jag icke betraktar det som en förmån utan tvärtom som en olägenhet,

har jag icke kunnat biträda det yrkande, som reservanterna här ställt i utskottet. Sedan skall jag be att få illustrera, huru det verkligen förhåller sig. Det upplystes i utskottet, att det finnes ett vägdistrikt i Skåne, där man fått vänta i cirka sju-tion år på att få fram ett beslut och ett medgivande av myndigheterna att få börja ett vägföretag, alltså har man nere i Skåne fått vänta i sju-tion år; hur länge tro herrarna då man får vänta på andra håll? Jag har hört talas om fall, där man fått vänta i t. o. m. tjugu år. Det är från den utgångspunkten, att man bör avarbeta balansen, och för att få i gång så mycket arbete som möjligt, som jag av klohetsskäl och i den sunda utvecklingens intresse ansett mig böra intaga den ställning som jag här gjort.

Som sammanfattning vill jag bara säga, att vi här gått ut ifrån principiellt samma grund som Kungl. Maj:t. Vi hava ansett, att då hela vägfrågan är under utredning av sakkunnigberedning är det klokt att låta även de återstående punkterna, dem som utskottet pekat på och som motionärerna också föreslagit, gå till denna utredning. Då först, men först då uppnår man det system, som herr Bengtsson i Kullen gjorde sig till målsman för. För närvarande är det allt annat än system, när det gäller behandlingen av vägfrågor.

Med dessa ord, herr talman, ber jag att få yrka bifall till utskottets hemställan.

Chefen för kommunikationsdepartementet herr statsrådet **Borell**: Herr talman, mina herrar! Det kunde ju synas som om kommunikationsministern borde vara synnerligen belåten med det sätt varpå utskottet behandlat frågan om anslag till nya vägar. Jag måste emellertid uttala en viss betänksamhet emot den stora ökning, som utskottet föreslagit och som ju, om jag ser på alla ifrågavarande anslag tillsammans, gör ett belopp av icke mindre än 1,575,000 kronor mera än Kungl. Maj:t föreslagit.

Utgångspunkten för avvägandet av de anslag, som böra beviljas till byggande av nya vägar har ju alltid varit den redogörelse väg- och vattenbyggnadsstyrelsen lämnat under året över antalet ineliggande ansökningar och det sammanlagda belopp, som skulle erfordras för att bygga de vägar, som avses i ansökningarna. Denna grund är i och för sig föga rationell. Det är ju nämligen icke alls säkert att alla de vägar, om vilka ansökningar gjorts, komma eller ens böra komma till utförande, och det är ju framför allt givet, att de vägar, som avses i dessa ansökningar, kunna klassificeras på olika sätt, en del av dem är säkerligen av den natur, att det är synnerligen angeläget att de utföras så fort som möjligt, andra hava i detta hänseende mindre betydelse och många av dem kunna säkert utan någon större olägenhet ligga till sig i åtskilliga år. När man från dessa utgångspunkter har övervägt anslagskraven, så är det ju också tämligen förstäligt, att Kungl. Maj:t i sina äskanden år från år har kraftigt nedskurit de belopp, som föreslagits av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen. Och ser man tillbaka på de gångna åren till den tidpunkt, då automobilskattemedlen blevo tillgängliga, så finner man, att i början av den perioden följdes riksdag och Kungl. Maj:t åt tämligen troget. De belopp, varmed riksdagen ökade de av Kungl. Maj:t föreslagna anslagen, voro relativt obetydliga. De följdes åt tämligen nära. Från och med i fjol kan man annotera en bestämd ändring i detta hänseende. I fjol ökade riksdagen icke oväsentligt de av Kungl. Maj:t föreslagna anslagen, och i år har man gått ännu längre i detta avseende.

Den återhållsamhet, som tidigare har ägt rum på detta område, kan väl, såvitt jag kan förstå, icke ha berott på annat, än att man ansett dels budgetära dels nationalekonomiska skäl tala för att man skulle gå fram i något så när varsam takt. När jag läser det föreliggande förslaget från utskottet, så måste jag således fråga mig, huruvida någon ändring i de förhållanden, som lett till

Ang. anslag till byggande av landsvägar och vanliga byggvägar.

(Forts.)

Ang. anslag till byggande av landsvägar och vanliga bygdevägar.

(Forts.)

det tidigare bedömandet, har inträtt. Såvitt jag kan förstå är detta icke fallet. Jämför man det budgetära läget i år och i fjol, måste man säga sig, att man har större anledning i år än i fjol att vara återhållsam med statens utgifter, och ser man på den nationalekonomiska frågan, därmed menar jag frågan om vägdistriktens möjlighet att inom en ekonomiskt förnuftig ram och utan allt för stark stegring av vägskatterna driva vägarbetena i hastigare takt än hittills skett — ser man frågan ur den synpunkten, måste man säga sig, att det föreligger precis samma betänkligheter nu som tidigare. Det är väl ingen i denna kammare, som icke till fullo erkänner, att vårt vägväsen under ett tiotal år i avseende på nybyggnader av vägar och i avseende på förbättring och underhåll av vägar har uppnått en utveckling, om vilken ingen människa för ett tiotal år sedan kunde drömma. Man har i detta avseende uppnått resultat, som äro fullkomligt överraskande. Men vad har detta medfört? Det har föranlett alltjämt stigande vägskatter, oaktat statsanslagen successivt hava ökats och oaktat automobilskattemedlen är från år stadigt tillvuxit. Och herrarna veta mycket väl själva, att detta har träffat jordbrukarna så mycket hårdare som de numera, sedan naturaunderhållet praktiskt taget är avskaffat, icke på sätt som förr kunna fullgöra sina vägbördor genom arbetsprestationer, utförda på en tid, då dessa kunna åstadkommas utan något nämnvärt intrång i de sysslor, som erfordras för jordbruket, utan att de nu i stället få utgöra hela vägbördan kontant. Om jag nu tänker särskilt på den föreliggande punkten, så framhölls i utskottets utlåtande i fjol, att man borde kunna stanna vid ett belopp av 4,500,000 kronor, vilket riksdagen året förut hade bestämt, och man hänvisade då särskilt till det förhållandet, att numera icke som förr det allmänna väganslaget eller vägfonden användes såväl till nybyggnad som till förbättring av vägar, utan uteslutande till det egentliga ändamålet, nybyggnad av vägar, detta med det undantag allenast, som beror därpå, att om ett vägändringsarbete tidigare fått medel av det nu ifrågavarande anslaget, så fortsätter man därmed till dess arbetet fullbordats. Men så fort dessa av mig åsyftade företag bliva slutförda, kommer icke ett öre av detta anslag att tagas i anspråk annat än till verkliga nybyggnader, och följaktligen kan man med säkerhet förvänta att detta anslag år efter år kommer att räcka till större antal kilometer nybyggnader än förut, då det splittrades på olika uppgifter. Om jag därtill betänker, att vi nu få en ny vägorganisation med ökad kontroll, att vi i de vägplaner, flerårsplaner, som nu äro under utarbetande få en fastare hållpunkt än hittills för bedömandet i vilken takt utbyggande av nya vägar behöves och bör ske, så tror jag för min del, att det skulle varit synnerligen välbetänkt, om utskottet hade följt Kungl. Maj:ts förslag. Ty, som jag sagt, det blir nog också framgent så, att ökas anslaget, så stimuleras ytterligare, jag vet icke om jag vågar säga, den väghypnos, som gripit många vägdistrikt i deras iver att föra fram vägarbetet i hastigare takt än verkligt sund ekonomisk beräkning kan medgiva.

Således, jag måste från mina utgångspunkter sett, trots mitt stora intresse för vägväsendets utveckling, anse att det varit lyckligare och klokare både ur budgetära synpunkter och ur vägdistriktens egna synpunkter, om riksdagen hade iakttagit samma återhållsamhet som tidigare och något mera än nu skett följt Kungl. Maj:ts förslag i detta avseende.

Jag skall i detta sammanhang säga några ord även om procenten för tilldelning från anslaget. Det är ju givet, att det kan sägas att det åtminstone formellt sett skulle vara en viss fördel, om man hade samma procent över hela linjen. Nu har man, när det gäller vägförbättring, $\frac{3}{4}$ av automobilskattemedel, och vi få kanske i dag $\frac{3}{4}$ med avseende på underhållet och då kan det åtminstone formellt sett vara en fördel, om man hade $\frac{3}{4}$ även beträffande nybyggnader av vägar. Reellt sett tror jag det dock icke har så stor betydelse. Jag syf-

tar då på det skäl, som anförts, nämligen att om man finge $\frac{3}{4}$ även beträffande det väganslaget, skulle det förhindra eller motverka det bollande mellan detta väganslag och automobilskattemedlen som har ägt rum. Men som jag nyss sagt, förekommer icke vidare ett sådant överflyttande från det ena anslaget till det andra. Det hålles mycket noga uppsikt såväl från väg- och vattenbyggnadsstyrelsen som från Kungl. Maj:t, att vägbyggnadsanslaget endast användes till verkliga nybyggnader. Vore det emellertid så, att jag trott, att en höjning av procenten från $\frac{2}{3}$ till $\frac{3}{4}$ verkligen skulle bliva till någon nytta för de av vägskatteerna trängda skattebetalarna, skulle jag dock icke tvekat att tillstyrka $\frac{3}{4}$, men jag tror icke att så blir förhållandet, utan det blir snarare en ökad stimulans till ett fortsatt, allt för hastigt bedrivet vägarbete, hastigare än som med den sunda ekonomiska utvecklingen kan anses vara överensstämmande.

Beträffande de övriga anslagen må det kanske tillåtas mig att redan nu säga, att jag på dem anlägger ungefär samma synpunkt som jag framfört beträffande det stora väganslaget. Jag vet ju, att det är alldeles fåfängt att här föra talan om att man skulle begränsa anslaget till de av Kungl. Maj:t föreslagna beloppen, men jag har icke kunnat underlåta att framhålla de synpunkter Kungl. Maj:t lagt på dessa frågor. Det borde, synes det mig, även från andra håll kunna medgivas, att ett ökande av väganslagen år ifrån år i den hastiga takt, som nu på sista tiden har blivit vanligt, är ägnat att väcka betänkligheter.

Herr Olsson i Kullenbergstorp: Herr talman! Jag skall verkligen ge herr statsrådet rätt i hans allmänna betraktelser över vägbyggnadsproblemet och vägförbättringsproblemet och deras ställning i vårt land. Men är det så underligt, att det där, som herr statsrådet kallade väghypnos, har kommit? Det är det icke, det har talats och skrivits i det oändliga om våra vägförhållanden, och givetvis är det bilägarna, som ligga bakom det hela, de och deras motormän kunna verkligen sätta pressen i rörelse; de hava oupphörligt hållit på med det här talet dag ut och dag in, år ut och år in: när vi skola betala automobilskatt och dylikt, fordra vi bättre vägar, och det är givet, att av detta fastnar ett och annat, så att själva inställningen blir den, att det är oundvikliga utgifter, som förestå oss. Men, den tanke, som ligger bakom, är naturligtvis att ekonomiskt ställa det så klokt som möjligt och att icke gå alltför hårt fram på varje punkt. Där tror jag, att man har att söka förklaringsgrunden till att t. o. m. statsutskottet sviktat och i viss mån tagit hänsyn till dessa synpunkter.

Övergå vi så till den punkt det här gäller, nämligen det egentliga vägbyggnadsanslaget, vill jag säga, att jag icke kan dela statsrådets uppfattning härom. Saken ligger helt enkelt så till, att 5 miljoner kronor nog blivit anslagna i vilket fall som helst, och frågan är om statsbidraget skall utgå med $\frac{3}{4}$ eller med $\frac{2}{3}$. Statsutskottets vice ordförande framhöll, att det enligt reservationen icke skulle bliva någon hjälp för de väghållningsdistrikt, som icke bygga. Nej, tacka för det; ingen har väl ifrågasatt detta. Det är de vägdistrikt, som äro nödsakade att bygga, som få anses sitta värst till. När man fullgjort vägbyggnaderna, bli väl bördorna icke så tunga. Det är dyrt att bygga vägar nu. Det är därför jag kunnat gå med på, att statsbidraget redan nu bör höjas till $\frac{3}{4}$.

Herr Anderson i Råstock säger, att hans intresse egentligen är, att flera vägar skola komma till stånd. Ja, det skall väl också bli flera vägar, när man har ett till 5 miljoner kronor förhöjt anslag att tillgå. Herr Anderson i Råstock tycks icke ha det minsta intresse för de väghållningsskyldiga och

Ang. anslag till byggande av landsvägar och vanliga bygdevägar.
(Forts.)

Ang. anslag
till byggande
av landsvägar
och vanliga
bygdevägar.
(Forts.)

för att lätta de vägskatte, som dessa skola utge. Det är för att åstadkomma en lättnad på den punkten, som vi i reservationen föreslå en förändring. Jag tror att även från herr statsrådets synpunkt kan man icke komma billigare undan än att höja anslaget på denna punkt, såsom här förordats. Herr statsrådet tyckes icke heller vara riktigt främmande för vår linje att döma av motiveringen i den kungl. propositionen. Herr Anderson i Råstock hade nu visserligen den uppfattningen, att vi reseranter icke anfört någon synnerligen stark motivering. Ja, han vet lika väl som jag, att det hela kom till på ett yrkande i plenum i statsutskottet; under sådana förhållanden nöjer man sig, för att expeditionen skall gå fort undan, med det minsta möjliga. Det gäller här en enkel sak som allt folk begriper, och man behöver icke skriva så storartat för att motivera, om statsbidraget skall utgå med $\frac{3}{4}$ eller $\frac{2}{3}$.

Herr Anderson i Råstock klagade över att man vid behandlingen av vägfrågorna alltid gått fram så principiöst och hållningslöst; det var väl underförstått, att han för sin del representerade hållningen och konsekvensen. Ja, men när vi tidigare sysslade med organisationsfrågorna härvidlag, höll till sist herr Anderson i Råstock på att icke få någon med sig i sin systematiska hållning. Man får väl laga litet efter lägligheten; vägfrågan har numera blivit en så kinkig ekonomisk fråga, att det sannerligen icke går an att gräva ned sig efter de gamla linjerna och att låtsa, som om ingenting hänt. Det är alldeles tvunget att söka lätta bördan för de väghållningsskyldiga så snart det kan ske, och naturligtvis vill jag som bonde ligga särskilt hårt i på den sidan — med hänsyn till att vi jordbrukare få betala så oerhört mycket mera i vägs katt i förhållande till våra inkomster än andra samhällsmedlemmar. Därför ha vi kanske särskilt intresse av att man sätter bidraget till $\frac{3}{4}$.

Herr Anderson i Råstock var förresten själv icke riktigt konsekvent: han har ju gått med på en förhöjning av 5 % beträffande bidraget till vägunderhållet — där har han ju hoppat från 40 till 45%! Även han får således vika en och annan gång från sina principer, sådant som läget nu är. Det är då tydligt och klart, att när vi för ögonblicket på det andra område, som det här är fråga om, utgått från att bidrag till vägunderhåll skall utgå med $\frac{3}{4}$, böra vi även på detta område tillämpa samma princip. Och sedan få vi naturligtvis lugna oss och låta den nya vägkommittén, som skall omarbete det hela, ange de riktlinjer, som vi få följa framdeles. Jag begagnar tillfället att också uttala, att när man från regeringens sida självant höjt bidraget med 5 % eller från 40 till 45 %, så kan man beträffande detta anslag av automobilskattemedel å 5 miljoner kronor knappast gå längre för ögonblicket — jag har ju alltid stritt för den linjen, att bidraget skall ställas i relation till ökning av bilskatten. Allt talar för att vi ställt det så klokt för oss som vi för ögonblicket kunna, om vi nu gå in för $\frac{3}{4}$ -linjen. Jag tycker den principen är rätt bra — herr Anderson i Råstock må säga vad han vill. Man åstadkommer en betydlig lättnad för de väghållningsskyldiga jämfört med vad som gällde för 5 å 6 år sedan.

Jag ber alltså, herr talman, att få yrka bifall till den av herr Kvarnzelius m. fl. avgivna reservationen.

I detta yttrande instämde herrar *Bengtsson* i Norup, *Johanson* i Hallagården, *Gardell* i Gans, *Heiding*, *Johansson* i Bro, *Hultman*, *Persson* i Trången och *Lindgren*.

Herr *Andersson* i Löbbo: Herr talman! Det är med en viss tillfredsställelse, som jag för min del tagit del av statsutskottets föreliggande utlåtande beträffande nu avhandlade punkt. Utskottet har nämligen i så måtto till-

styrkt den av mig och herr Fast väckta motionen om väsentlig höjning av anslaget till byggande av landsvägar och vanliga bygdevägar, att utskottet föreslår en höjning av anslaget med 500,000 kronor. Visserligen ha vi i vår motion yrkat en förhöjning upp till det belopp, som av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen föreslagits, nämligen sammanlagt 5,200,000; ökningen skulle alltså utgöra 700,000 kronor. Men det ligger så till i det politiska livet, att när man motionsledes begär ett belopp av 700,000 kronor och har utsikt att få 500,000 kronor, får man i regel vara synnerligen belåten. Jag har sålunda, herr talman, ingen anledning att hemställa om annat än bifall till utskottets förslag.

Ang. anslag till byggande av landsvägar och vanliga bygdevägar.
(Forts.)

Jag har egentligen icke begärt ordet för att avgiva denna deklARATION utan för att framhålla ett par andra synpunkter. I motiveringen till det utlåtande, som väg- och vattenbyggnadsstyrelsen avgivit till regeringen, förekommer en passus, som jag för min del icke kan låta stå fullt oemotsagd. Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen säger bl. a.: »Medan i de sydligare delarna av landet vägnätet finge anses i huvudsak utbyggt och vägbyggnadsarbetena därstädes sålunda i allmänhet utgjordes av förbättringsarbeten, vore däremot behovet av nybyggnader mycket starkt framträdande i de nordligare delarna av landet.» Jag ger i så måtto väg- och vattenbyggnadsstyrelsen rätt, att det är själfvallet, att behovet av nybyggnader i de nordligare delarna av landet är ofantligt mycket större än i de södra. Men då styrelsen anser, att vägnätet finge anses i huvudsak utbyggt i de södra delarna, kan jag icke dela denna uppfattning. Det är nog en sanning, att för vissa delar av södra Sverige är vägnätet utbyggt på ett sådant sätt, att det öfverhuvud taget icke lämnar mycket övrigt att önska. Men i andra delar är vägnätet icke på långt när utbyggt i den omfattning, som motsvarar vare sig ortsbefolkningens berättigade krav eller statsnyttans synpunkter.

Jag har en mycket typisk erfarenhet om den saken från den valkrets jag representerar, nämligen Jönköpings län. Det finns ett flertal vägföretag i länet, vartill länsstyrelsen lämnat sitt medgivande för så lång tid tillbaka som 10, 15 eller t. o. m. 20 år, utan att dessa företag ännu kommit till utförande, beroende på att statsanslag icke i erforderlig utsträckning stått till länsstyrelsens förfogande. Även om dessa vägföretag varit tillstyrkta, förordade och vitsordade av alla myndigheter, ha de icke kunnat verkställas av den orsaken att det anslag å omkring 100,000 kronor, som årligen tilldelas Jönköpings län, är mycket blygsamt i förhållande till det anslagsbehov, som där föreligger. Detta gör, att jag vågar bestämt fälla det omdömet, att vägnätet i Jönköpings län icke på lång tid kan bli utbyggt i sådan omfattning, att det i rimlig grad motsvarar vare sig ortsbefolkningens behov eller statsnyttans synpunkter.

Då jag förstår, att förslaget om statsbidragsprocentens höjande till 75 % har mycket stark anslutning här i kammaren, skall jag tillåta mig att med några ord beröra denna sak. Herr Andersson i Höör, som började debatten, sade mycket riktigt ifrån, att om bidragsprocenten höjdes från $\frac{2}{3}$ till $\frac{3}{4}$, innebure detta, att mindre arbeten än hittills komme att bli utförda. Men herr Andersson liksom de övriga talare, som ha instämt i detta yrkande, lade den största vikten vid skattesynpunkten, det skulle kunna tänkas bli någon minskning av vägskatten för väghållningsdistrikten, ifall bidragsprocenten bestämdes på det sätt, som i den av herr Kvarnzelius m. fl. avgivna reservationen föreslås. Jag tror dock icke, att den saken är fullt så enkel, som herr Olsson i Kullenbergstorp nyss ville göra gällande. Herr Olsson förklarade nämligen, att saken vore så enkel, att människor förstå den mycket lätt, utan att man öfverhuvud behöver skriva eller tala något om den. Jag skulle dock vilja varna de ledamöter av denna kammare, som äro intresserade av en

Ang. anslag
till byggande
av landsvägar
och vanliga
byggdevägar.
(Forts.)

hastigare takt beträffande vägnätets utbyggande, för att tro, att det förhåller sig så, som man här sagt. Sålunda erinrar jag om, att väghållningsdistrikten i olika delar av landet satt i gång och fullbordat vissa vägföretag för en sammanlagd kostnad av icke mindre än 14,600,000 kronor, beträffande vilka företag statsbidrag ännu icke kunnat erhållas. Självfallet är att väghållningsdistrikten och de skattskyldiga medborgarna inom desamma få dragas med kostnader för att förränta den skuld, som de måste ikläda sig för att utföra sådana arbeten. Vad innebär då en höjning av bidragsprocenten? Jo att sannolikt en hel del av dessa vägdistrikt ännu länge få vänta på statsbidrag, därför att det är helt naturligt, att ju större procenten av statsbidrag blir, dess mindre arbeten kunna komma till utförande.

Jag har tillåtit mig att i siffror räkna om, vad det skulle betyda beträffande de totala vägbyggnaderna under det närmaste budgetåret, för den händelse de olika här föreliggande förslagen skulle bifallas. Enligt utskottsmajoritetens förslag — d. v. s. ett statsanslag å 5 miljoner kronor och en bidragsprocent av $\frac{2}{3}$ — skulle vägbyggnader kunna utföras för ett sammanlagt belopp av 7,500,000 kronor. Enligt reservationen, där det påyrkas samma belopp, 5 miljoner kronor i statsanslag, men en bidragsprocent av $\frac{3}{4}$ skulle totalsumman av de utförda vägarbetena icke bli större än 6,666,666 kronor 66 öre, om man skall räkna riktigt noga d. v. s. i runt tal 833,000 mindre än för den händelse utskottsförslaget segrar. Om man sedan jämför reservationens siffror med den kungl. propositionens, visar det sig, att reservationen är ofördelaktigare. Om man räknar med vad som föreslås i den kungl. propositionen — 4,500,000 kronor med en bidragsprocent av $\frac{2}{3}$ — innebär detta, att totalkostnaden av de vägbyggnader, som kunna under det närmaste året komma till utförande, blir ungefär 83,000 kronor större än om reservationen blir bifallen.

Jag tillåter mig erinra om dessa synpunkter därför att jag tror, att det är mycket viktigt, att de uppmärksammas av de ledamöter av denna kammare, som äro intresserade av att den mycket stora balans beträffande vägbyggnadsanslaget, som nu förefinnes, i hastigast möjliga tempo avvecklas. Jag vill understryka, att genom bifall till den av herr Kvarnzelius m. fl. avgivna reservationen kommer denna balans icke att avarbetas i hastigare tempo än förut utan tvärtom. Möjligheten att i landets på kommunikationsleder mest vanlottade delar få nya vägar kommer att minskas, vilket medför att den materiella odlingens önskvärda utbredning i dessa trakter försvåras. Dessa synpunkter, herr talman, ha för mig varit fullkomligt avgörande, och jag ber därför att få hemställa om bifall till utskottets utlåtande.

Herr *Fast* instämde häruti.

Herr *Persson* i Falla: Herr talman! Såsom framgår av det föreliggande utskottsutlåtandet och såsom även angivits i den kungl. propositionen, ha kostnaderna för vägväsendet under senare år stigit högst väsentligt. I det utlåtande, som nu behandlas, föreslås ju en högst betydlig höjning av de av Kungl. Maj:t begärda anslagen. Den sammanlagda höjningen enligt utskottsförslaget uppgår ju, såsom redan erinrats om, till ungefär 1,600,000 kronor. Detta bör ses mot bakgrunden av att under de senaste åren anslagen för vägbyggnader successivt undergått högst väsentliga förhöjningar.

För min del kan jag icke annat än hysa de allra starkaste betänkligheter mot den uppjagade forcering, som man här bedriver — herr kommunikationsministern betecknade det för en stund sedan som en vägbyggnadshypnos, och jag tror att detta är ett fullt riktigt uttryck. Man har kommit in i en sådan hypnos både ute i vägdistriktet och här i riksdagen. Resultatet har

också redan visat sig. I vägdistrikten ute i landets olika delar förspörjer man en mycket stark klagan över den hårda belastning, som man ådragit sig genom de forcerade vägbyggnaderna. Man har icke visat ekonomisk förtänksamhet på området, och detta får man nu taga konsekvenserna av. De senaste årens uppjagade takt i fråga om vägbyggnader och tron på deras lyckobringande verkningar påminna, synes det mig, i viss mån om kristidens elektrifieringsfeber. I riktig uppfattning om elektrifieringens betydelse tappade man besinningen i fråga om sättet och takten för dess genomförande. Man rusade blint åstad för att genomföra elektrifieringen så fort som möjligt, och denna forcering vid en olämplig tidpunkt kostade landet och även staten oerhörda summor. Det hade varit vida bättre, om man tagit det i lugnare tempo och vid en lämpligare tidpunkt.

På samma sätt synes man nu ha tappat sans och måtta då det gäller anslag till vägbyggnader. Trots att vi under de senaste åren byggt vägar i en utsträckning, som man för ett tiotal eller femtontal år sedan icke kunde drömma om, kan man ändå icke ge sig till tåls med vad som föreslås, utan man söker oavlatligt trissa upp de olika anslagen. Jag förstår nu icke denna hejdlösa iver. Det är, som om man menade, att ifall man försitter fatalierna nu, bli de olika vägarna aldrig någonsin byggda. Men vi ha ju framtiden för oss, och vi ha tillfälle att undan för undan utbygga vårt vägnät. Här har särskilt av utskottets ärade vice ordförande och även av den siste ärade talar-aren pekats på de stora summor, som begärts i anslag för planerade vägbyggnader av olika slag. Jag kan verkligen inte imponeras så förskräckligt mycket av dessa stora siffror, ty vad är det som ligger bakom? Det är företag utav högst olika valör och beskaffenhet. Många av dessa företag äro otvivelaktigt nödiga och nyttiga, men å andra sidan finns det en hel del företag, som aldrig skulle komma till utförande, om man tänkte riktigt ordentligt på saken och vore förnuftig, och det finnes också en betydande del som väl kunna förtjäna att utföras, men som dock utan någon svårare lägenhet kunna tills vidare anstå. Faktum är, att det under de senare åren byggt vägar på ett sätt, som icke varit försvarligt ur ekonomisk synpunkt. I stor utsträckning har här försiggått en mycket bedrövlig kapitalförstöring. Utskottets ärade vice ordförande, som om en stund kommer upp, skall icke behöva undervisa mig om vägväsendets nytta och betydelse, ty den saken är fullkomligt obestridlig, men frågan är, om vi ha råd att på kort tid lägga ned så stora summor på detta område, som faktiskt sker. Vi få komma ihåg, att en stor del av dessa vägbyggnader måste betraktas som improduktiva eller i varje fall mycket litet produktiva. Man kan icke vänta att få någon väsentlig nytta av dem förrän efter mycket lång tid. Vissa av de vägbyggnader, som redan utförts eller föreslagits, äro av den art, att de knappast kunna sägas tillföra vare sig vårt lantbruk eller vårt lands ekonomi överhuvud taget någon fördel. Därför bör man gå fram på det här området med en viss försiktighet. Under denna tid, då vi legat på vägkammen av en industriell högkonjunktur, ha vi kunnat kosta på oss åtgärder, som vi under andra förhållanden icke skulle kostat på oss, men det är dock icke riktigt att i ett sådant tidsläge lägga ned alltför stora kostnader på anläggningar, som icke komma att avkasta någonting. Det är klart, att man får försöka att få fram de mest nödiga och nyttiga företagen, och dessa medföra ju också fördelar för de bygder de förbinda. Men det behövs en mycket bättre sovring av de olika kraven än man på senare tid gjort. Det är också mycket klart att i den mån som man trissat upp dessa olika väganlag, i samma mån blir också sovringen sämre.

Man har på visst håll på sätt och vis betraktat dessa anslag som arbetslöshetsanslag. Jag tror, att utskottets ärade vice ordförande icke är alldeles

Ang. anslag
till byggande
av landsvägar
och vanliga
bygdevägar.

(Forts.)

främmande för det betraktelsesättet, att man här har en utväg att motverka arbetslösheten och att vi böra i rätt hög grad tänka på det, när vi gå att giva anslag under dessa olika titlar. Men även om man betraktar saken ur den synpunkten, så tror jag, att man måste vara mycket betänksam. Man bör tänka på inte bara just den tid, som vi nu befinna oss i — vi befinna oss ju för närvarande på vågkammen utav en industriell högkonjunktur — utan man bör tänka även på kommande år, och det torde väl då vara ofrånkomligt, att denna högkonjunktur kommer att avlösas av en lågkonjunktur, av en »vågdal». Vissa tecken tyda på, att vi ganska snart kunna gå en sådan till mötes. Nu ha vi som sagt haft en högkonjunktur med stora inkomster i statskassan och hög skattekraft, men när vi komma fram till lågkonjunktturen, och denna kan komma mycket snart, sjunker skattekraften, och då sina inkomsterna i statskassan och dessa anslag måste mycket starkt skäras ned. Det blir en ofrånkomlig nödvändighet, men en sådan nödvändig operation blir naturligtvis mycket svårare och smärtsammare, om man under högkonjunktturen trissat dessa anslag över hövan i höjden. Det är icke klokt, men det är tyvärr endast alltför vanligt, att man på toppen av en högkonjunktur engagerar sig för stora utgifter av olika slag. Därigenom blir fallet ned i vågdalen så mycket djupare. Jag tror icke, att de arbetare, som under högkonjunktturen dragits från sina förutvarande olika sysselsättningar till dessa artificiella vägbyggnader, komma att rosa marknaden, när omslaget kommer och staten icke längre kan finansiera vägbyggandet i samma utsträckning som förut. Dessa arbetare tvingas då söka sig utkomst på annat håll, och de torde då komma i sämre ställning, än om de stannat kvar i förutvarande, kanske lägre betalda men mera produktiva och mera beständiga sysselsättningar.

Det är dessa allmänna överväganden som göra, att jag måste ställa mig ytterligt betänksam mot statsutskottets förslag beträffande ifrågavarande olika anslagstitlar. Förslaget överensstämmer icke med en sund ekonomi och med den varsamhet, som främst statsutskottet borde iakttaga på detta område.

I den första här föreliggande punkten har ju både utskottet och flertalet reserveranter föreslagit precis samma anslagssumma, men när det gäller bidragsprocenten gå meningarna isär. Jag måste för min del säga, att jag finner det befogat, att de vägdistrikt, som nu äro ganska hårt betungade, skulle få någon lättnad genom en höjning av bidragsprocenten. Det medför givetvis, som från olika håll antytts, att man kommer att bygga mindre antal vägkilometer. I det sammanhanget ber jag få erinra om vad som står i utskottets utlåtande på sid. 6 och som också herr statsrådet och chefen för kommunikationsdepartementet erinrade om, nämligen, att de anslag till vägomläggningsarbeten, som tidigare i viss omfattning utgått från detta anslag föregående och innevarande budgetår, avvecklats på så sätt att medel endast utgått till tidigare beviljade bidrag, och att detta särskiljande av vägbyggnad och vägomläggning, m. a. o. detta anslags renodling till endast vägbyggnadsanslag mycket snart är fullbordat. För dessa nybyggnadsarbeten bli således tillgängliga större anslag än tidigare, och därmed bör man kunna bygga ett större antal vägkilometer än man tidigare kunde göra, även om man ökar bidragsprocenten. Jag medger, att man kan tvista om denna sak, men jag har den bestämda uppfattningen att, så som läget är, kommer man icke ifrån dessa 75 procent, och då tror jag att det är lika klokt eller klokare att taga dem i år än att vänta till kommande år, då man i alla fall måste göra det. Resultatet blir, som sagt, att man icke får fullt så många vägkilometer byggda, som om man tar nuvarande procentsats men, som jag förut utvecklat, tror jag, att däri ligger ingen fara, utan det kan tvärtom vara en fördel. För min del skulle jag egentligen närmast ha velat ansluta mig till herr Lindblads

reservation. Jag tycker, att det är den förnuftigaste och riktigaste ståndpunkten. Anslaget skulle bibehållas vid samma belopp som nu utgår. Men då jag förstår, att det icke finnes någon möjlighet att komma fram på den vägen, anser jag mig kunna ansluta mig till den av herr Kvarnzelius m. fl. avgivna reservationen, till vilken jag alltså yrkar bifall.

Ang. anslag till byggande av landsvägar och vanliga bygdevägar.
(Forts.)

Under detta anförande hade herr förste vice talmannen övertagit ledningen av kammarens förhandlingar.

Herr Persson i Fritorp: Herr förste vice talman! Jag ber till en början få meddela, att första kammaren redan med övervägande majoritet bifallit den vid utskottets utlåtande av herr Kvarnzelius m. fl. fogade reservationen. Jag tror också, att även denna kammare kommer att besluta på samma sätt, men då jag deltagit i utskottets behandling och där röstat för utskottets förslag, anser jag mig skyldig att yttra åtminstone ett par ord.

Det var en talare på skaraborgsbänken, som yttrade, att det vore så utmärkt bra att få det så ordnat, att man hade 75 procent till underhåll och 75 procent till förbättringar och 75 procent till nybyggnader av vägar, men jag skulle vilja fråga den ärade talaren: hur länge är man nöjd med 75 procent till underhållet? Redan i detta utlåtande föreligger en reservation med yrkande att detta bidrag skall ökas med 5 procent. Och det är väl allas förhoppning, att man så fort som möjligt skall försöka få en ytterligare förhöjning härutinnan. Som upprepade gånger här framhållits, gäller skillnaden i ståndpunkt mellan utskottsförslaget och reservationen endast huruvida bidraget skall utgå med 67 eller 75 procent. Jag är den förste att medgiva, att skillnaden icke är så stor mellan de båda förslagen. Anledningen till att jag förordat bifall till utskottets förslag är densamma som åberopats av herr Anderson i Råstock, och jag ber därför få instämma uti vad han anförde. Följden blir, mina herrar, uppenbarligen den att det blir mindre vägar byggda. Visserligen säger väg- och vattenbyggnadsstyrelsen i sitt uti propositionen åberopade yttrande, att man i större delen av landet i huvudsak redan utbyggt vägnätet. Mot detta påstående har invändning gjorts av en ärad talare på jönköpingsbänken, och jag skall också bidra med ett exempel som belägg för att väg- och vattenbyggnadsstyrelsens uttalande icke utan vidare bör godtagas. Det exempel jag vill nämna är hämtat från det vägdistrikt, där jag själv är bosatt. Där ha vi en väg, som är ungefär 15 kilometer lång. Den utdömdes redan för jag tror 16 år sedan av dåvarande majoren i väg- och vattenbyggnadskåren Sahlén. Han ansåg sålunda vägen olämplig redan på den tiden, mina herrar, då det icke fanns några bilar att tala om, utan man i huvudsak använde allenast hästskjutsar. Den vägen är precis lika dålig i dag som för 16 år sedan. Den är, som Sahlén då yttrade, smal, krokig och backig. Av detta exempel framgår att även i vissa delar av södra Sverige finnes behov av att så fort som möjligt få nya väganläggningar. Nu har det visserligen utlovats, att vi skulle få denna väg ombyggd under år 1932. Då ha vi väntat i 18 år. Behovet av en ny väg har länge varit utomordentligt stort. Där förekommer numera mycket stor både bil- och busstrafik. Det är således inte en dag för tidigt att denna väg blir ombyggd, och att så icke redan skett beror uppenbarligen på att medel icke stått till förfogande.

I vårt land har man nog på en del håll syndat på det sättet att man genomfört en mängd s. k. »förbättringar», förbättringar, som kostat betydande summor. Jag tror, att man i många av dessa fall gjort bättre i att bygga nya vägar. Man har sett saken på för kort sikt. Om man sett saken på längre sikt, hade man säkerligen sparat avsevärda summor, som offrats på ofta dyrbara vägförbättringar.

Ang. anslag
till byggande
av landsvägar
och vanliga
byggdevägar.
(Forts.)

Det har framhållits av herr Andersson i Höör, att man genom att höja den-
na procent skulle få minskad vägskatt. Det har redan från statsrådsbänken
framförts ganska vägande skäl för att så icke blir fallet. I varje fall kan det
icke komma att gälla de företag, som redan utförts. Det kan, som herr stats-
rådet och chefen för kommunikationsdepartementet yttrade, hända, att man med
denna höjning komme att provocera fram nya vägarbeten, som kanske icke äro
alltför behövlige, och då blir följden den, att vägskatten icke går ned utan i
stället kommer att höjas. Jag tror för min del, att det finns många vägdi-
strikt i vårt land, som gärna nöja sig med 67 procent blott de få *behövlige*
vägföretag utförda.

Herr talman, jag ber att få yrka bifall till utskottets förslag.

Herr **Lindmark**: Herr talman! Till herr Andersson i Löbbo skulle jag,
eftersom han talade om de redan utförda vägföretagen och om de redan påbör-
jade vägbyggnaderna, som ännu icke tilldelats statsbidrag, vilja säga, att 75
procent givetvis icke komma att beviljas dessa, utan det blir den gamla procent-
satsen, två tredjedelar av beräknad kostnad. Om riksdagen nu beslutar 75 pro-
cent, så är det givetvis till de vägbyggnader, som hädanefter kontrakteras och
sättas i gång.

Det har sagts att vägbyggandet skulle komma att fortgå i hastigare tempo,
om 75 procent skulle utgå i statsbidrag. Jag tror icke så mycket på detta och
det på den grund, att takten i vägbyggandet ytterst kommer att bero på stor-
leken av de anslag, som riksdagen beviljar. Tvärtom skulle jag vara benä-
gen antaga, att vägbyggandet kommer att i någon mån saktas utav med dessa
75 procent, för såvitt icke riksdagen är färdig att gå in för att ytterligare höja
anslagets storlek. Om det icke blir en hastigare takt i vägbyggandet, är det
ju givet, att vägdistrikten ha en ekonomisk fördel av att få tre fjärdedelar i
statsbidrag i stället för tidigare beviljade två tredjedelar.

Det är egentligen ett anförande av herr Persson i Falla, som förmått mig
att säga några ord i den här debatten. Det märks verkligen, att herr Persson i
Falla hör hemma i Mellansverige och icke är norrlänning. Om herr Persson
i Falla bodde i Norrland, skulle han veta, att man där knappast ens inom de
tio eller tjugu närmaste åren torde kunna beräknas ha fått tillräckligt med vä-
gar. Vägbehovet är fortfarande synnerligen stort, och vid den riksdagsresa,
som under sommaren 1929 företogs, kunde också riksdagsmännen konstatera,
att vad Norrland framför allt behöver det är vägar.

Vi ha nu i många år anslagit medel till arbetslöshetens bekämpande här i
landet. Till detta ändamål skulle enligt mitt sätt att se ha erfordrats myc-
ket större anslag, om vi icke bedrivit vägarbetena i så hastig takt som skett.
Särskilt för Norrlands vidkommande är det av högsta vikt att få nya vägar.
I Norrland är jorden numera mycket uppdelad, så att de flesta jordbrukare
äro att hänföra till klassen småbrukare. På sina småbruk kunna de i regel icke
livnära sig helt, utan de äro beroende av extra inkomster, antingen skogs- eller
vägarbeten. Väganläggningar är räddningen för dessa småbrukare. Genom
arbete vid vägarna få de extra inkomster, så att de kunna betala sina skatter
och skaffa sig sitt dagliga bröd.

Vi ha också anslagit stora summor till landets kolonisering. Denna kolo-
nisering har icke alltid varit särskilt lyckad. Den har varit konstgjord, och
därför har den inte i längden visat sig så förträfflig som statsmakterna på
sin tid trodde att den skulle bliva. Om vi anlägga vägar, skapa vi förutsätt-
ningarna för en naturlig kolonisering av landet, och därigenom nå vi ett mera
tillfredsställande resultat än genom den konstlade koloniseringen. Jag vill
understryka denna sista punkt. Ty det är av vikt, att folket här i landet kan

livnära sig självt och icke måste söka sin utkomst i främmande länder, en utväg, som blir mer och mer stängd. Vi måste tillse, att förutsättningarna verkligen finnas för att en kolonisation skall kunna komma till stånd. Den odlingsbara mark, som finnes i Norrland, kan tillgodogöras endast i den mån som vägar byggas. Man måste förstå, att förhållandena i Skåne och i Norrland inte äro likadana. Skåne är ett kultiverat land, och det gäller där endast att underhålla de vägar, som redan finnas men, herr Olsson i Kullenbergstorp, man skall icke se saken så ensidigt, utan man skall se vida omkring och komma ihåg att det också finnes någonting i Sverige som heter Norrland, som ger ofantliga statsintäkter genom malmexport, skogsexport etc. Sverige har en rikedomskälla i Norrland, och det är icke mer än rätt, att Sverige återbördar något av dessa stora inkomster i form av väganslag. Nu skola vi givetvis medge, att budgetära hänsyn tala för en viss begränsning. Det skulle vara lättsinnigt att förbise detta, och med den känsla, som Sveriges riksdag har just för finansiella spörsmål, tror jag icke det föreligger synnerligen stor risk i detta avseende. Nog har jag tyckt mången gång, när det gällt väganslag, att det förekommit en sparsamhet och en knusslighet, som för mig varit oförklarlig. Men ju längre jag varit med i denna församling, dess mer har jag kommit att inse, att en hel del olika anslagskrav, som var för sig äro mycket berättigade, måste vägas mot varandra. Var och en har ju sina speciella anspråk att komma med, som från hans synpunkt äro lika befogade som de krav som framställas från andra håll. Jag är därför med om, att man iakttager en viss försiktighet, men det är också av vikt, att den svenska riksdagen visar en viss djärvhets i sina beslut. Det får icke vara alltför små och begränsade synpunkter som dominera, när det gäller frågor, som beröra landets utveckling, kolonisering och bebyggelse. Jag tror alltså, att man bör glädja sig åt alla de steg, som tagas i riktning mot att vägbyggnader utföras i den omfattning som hittills skett eller, i någon mån, i ökad omfattning. Hela landet har endast fördel av detta. Det innebär ock i viss mån en skatteutjämning. Ty om man ger norrlänningarna ökade förutsättningar att leva, blir det lättare för dem att spara för skatterna till samhället.

På denna punkt skulle ofantligt mycket vara att tillägga, men det sagda må vara nog. Jag har icke någon synnerlig stor benägenhet att ansluta mig till de 75 %. Jag menar, att man kunnat fortgå ännu en tid med $\frac{2}{3}$ som statsbidrag för att kunna utbygga så mycket flera vägmil i landet. Men på skäl, som jag redan tidigare anført, menar jag också, att det kan innebära en lättnad för vägdistrikten, om vi besluta dessa 75 %, och då första kammaren redan fattat ett sådant beslut, ber jag, herr talman, att få yrka bifall till den av herr Kvarnzelius avgivna reservationen.

Herr Anderson i Råstock: Herr talman! Jag skall börja där den siste ärade talaren slutade. Jag tror, att andra kammaren gör klokt i att *icke* i alltför stor utsträckning följa första kammarens beslut, när det gäller sådana frågor som dessa. Och alldeles speciellt vill jag till norrlandsbänken sticka ut ett varnande pekfinger i detta fall. Det är icke för norrlänningarnas vackra ögons skull, som utskottet lagt fram sitt förslag, utan för att verkligen åstadkomma något som har räckvidd över hela landet. Det är därför vi intagit den ställning vi gjort, vi som vilja ge hjälp till norrlänningarna. Beloppet skall icke *bara* gå till Norrland; det skall gå till det övriga Sverige också. Därför har det icke kunnat undgås, att man vid höjningen av ett sådant anslag som detta — i likhet med det nästa — måste tänka på att beloppet bör komma även andra landsändar till del.

Herr kommunikationsministern berörde det budgetära läget, och det har berörts även av andra talare. Kanske jag i det sammanhanget rent av kan

Ang. anslag till byggande av landsvägar och vanliga bygdevägar.

(Forts.)

Ang. anslag
till byggande
av landsvägar
och vanliga
bygdevägar.

(Forts.)

berätta, vad jag privat svarade herr finansministern, när han förebrådde mig att jag ville förstöra hans budget. Jag sade: vad skola vi här i riksdagen att göra, om vi icke få rucka på budgeten på en sådan punkt, som budgetmässigt sett endast rör sig om någon bråkdelen av en procent mer eller mindre till vägbyggnader? Jag upprepar: vad skola vi här att göra, om vi bara skola svära på magistrernas ord, när det gäller vägsanlag, som rätt använda dessutom ha den egenskapen, att de höja värdet å de egendomar och industrier, som finnas i de orter där vägarna gå fram?

Jag erinrar om att det har höjts ett mycket starkt varningsrop mot att öka anslaget till Inlandsbanan, därför att man icke visste var man skulle taga medel för ändamålet. När jag såg efter, hur debet och kredit ställde sig i statsutskottet, så fann jag att redan nu genom besparingar beloppet i fråga, 500,000 kronor, är i det närmaste täckt. Jag håller icke för otroligt, att de anslag, som det här rör sig om, också komma att inom få veckor bli täckta genom motsvarande besparingar. Men mina herrar, om detta skulle misslyckas, frågar jag i alla fall: finnes det någon som helst anledning att med hänsyn till den lilla skattesänkning om 5 enheter, representerande omkring 6 miljoner, som ifrågasättes av regeringen, hesitera för att verkligen göra verklig nytta med pengarna? Jag är för min del övertygad om att det är många som med mig skola svara, att det finns icke någon anledning härtill, utan att man i stället bör så mycket som möjligt tänka på landets förbättring och invånarnas förkovran.

Sedan skulle jag också vilja fråga alla dem, som stå på reservanternas sida, när den största återhållsamheten kan förväntas: om de som ha initiativ- och — i viss utsträckning — beslutanderätten på detta område, nämligen vägstämorna, ha att motse ett större statsbidrag eller om de ha att motse ett mindre. Jag tror, att herrarna skola ge mig rätt i att det är stor sannolikhet för att man icke kommer att hushålla så mycket och att man kommer, såsom herr Persson i Falla framhöll, att bygga improduktiva vägar, om det visar sig att kostnaderna så mycket mera skola bäras av staten än av vägdistriktet. När härtill kommer, att vi ha hela vårt vägproblem under utredning, och att det sitter en rad av sakkunniga män, som skola överväga och granska det hela och se till, huruvida det kan göras justeringar och omläggningar och huruvida en bättre och rättvisare fördelning i olika avseenden kan komma till stånd, tycker jag att det är klokast att vänta med att gå så långt som reservationen föreslår. I detta fall förvånade mig herr Lindmark en smula: han darrade verkligen på manschetter i fråga om de 75 %, men han slutade med att yrka bifall till förslaget om dessa.

Vilken skattelättnad vinner man för övrigt i de distrikt, som sitta med tunga skatter på grund av redan utförda vägarbeten eller arbeten, som man har lånat upp medel till i avvaktan på tilldelande av statsbidrag, därest man bestämmer statsbidraget till 75 %? Icke ett öre. Det förhåller sig så, som herr Lindmark sade, att det endast blir de, som komma att sätta i gång arbeten *hädanefter*, som få något med av förbättringen. Jag tror att den salvan är tillräcklig för att föra bort ur diskussionen skattesänkningssynpunkten. Och när här talas om hur intressena kunna divergera, lovar jag att visa herr Olsson i Kullenbergs-torp min debetsedel, av vilken det framgår att jag icke är utan intresse i detta fall, fastän jag icke ur det helas synpunkt kan vara med om att, som någon här yttrat, »på toppen av en högkonjunktur» ikläda staten större utgifter för framtiden. Mina herrar, är det ändå icke att binda staten för en längre tid, om man här går in för den högre procentsatsen? Man uppehåller icke det ekonomiska ansvaret hos alla dem, som ha att taga initiativet i bygderna, om de veta, att det är staten som står för den allra största kostnaden. Jag är övertygad om att var och en, som tänker igenom denna sak lugnt och sansat, kommer till det resultatet, att skall det vara att räkna med en återhållande

kraft, böra de som ha beslutanderätten också känna, att det kostar åtskilligt, om man går för långt härvidlag. Jag har litet erfarenhet på detta område, och jag har i annat sammanhang berört den synpunkten, att om man lägger alltför lös grund för ett beslut så till vida, att det kostar den beslutande allt för litet, blir betänksamheten mindre. Jag skall gärna stå till svars för att jag velat hålla igen och få system över det hela. Jag har ingenting annat att förebrå mig, herr Olsson i Kullenbergstorp, än att jag velat ha en överblick på detta område. Men det skall bli mig ett kärt nöje att på andra punkter, där herr Olsson i Kullenbergstorp icke vill vara med om något beslut, påvisa, att han under dagens debatt lekande och lätt velat vara med om att ikläda staten större utgifter för många och långa år framåt.

Herr Andersson i Löbbo nämnde, hur han räknat om ifrågavarande anslag. Jag har icke räknat så vidlyftigt, sedan ärendet kom från fjärde avdelningen, men jag har valt en annan metod, som är ungefär lika rättvisande och ger en lika god bild av läget. Den höjning, som utskottsmajoriteten föreslagit, torde betyda vid oförändrad procentsats 100,000 dagsverken mera placerade i olika delar av landet. Det är icke de arbetslösa i egentlig mening, som få företrädet, utan det är arbetare ute i de respektive orterna, som ryckas upp på detta sätt. Detta vet jag, men jag röstar för det i alla fall, därför att jag anser den riktigaste vägen vara att få de ordinarie arbetena litet påskyndade. Jag nämnde i utskottet, att när balansen var avarbetad, vilket enligt verkställda beräkningar tager ett tiotal år, kommer det icke att gå så lätt att få högre statsanslag. Men här är det icke så, att det skulle bli större anslag än som behövas, utan vill man verkligen komma ifatt det permanenta anslagsbehovet, måste man gå in för en höjning; det är detta som utskottsmajoriteten här gjort.

Jag kanske får tillfälle att vid de övriga punkterna återkomma till vad som sagts här mera i förbigående. Jag tror att det bara är en sak, som jag ytterligare bör påpeka, och det är, att enligt den beslutade nya vägoorganisationen med femåriga planer för vägbyggande får man en mycket större möjlighet att överblicka konsekvenserna av beslut om höjningar. Jag vet nu visserligen väl, att det är högst få av dem, vilka tala för reservationen, som taga hänsyn till sådant, när det gäller vägarna, men jag tycker att man bör behandla alla saker likadant, och ha vi gått in för en sak, bör det vara reda och ordning, så att vi veta vart det leder. Det är den synpunkten, som statsutskottets majoritet anlagt, och jag tycker att man bör bibehålla den även vad vägarna beträffar.

Herr talman, jag hoppas icke behöva besvara mer i detta avseende. Det har icke förekommit någonting — icke ens första kammarens beslut, som jag varnar särskilt herrarna på norrlandsbanken för att ansluta sig till — som föränlett mig att ändra ståndpunkt. Jag vidhåller mitt yrkande.

Herr talmannen återtog nu ledningen av förhandlingarna.

Herr Västberg: Herr talman! Jag skall endast tillägga några ord till denna diskussion för att motivera den motion, vi från norrlandshåll framburit i fråga om de olika väganlagen.

Det kan väl icke vara mer än en mening om att det gör sig gällande ett mycket starkt behov av utökade vägbyggnader i landet. Detta framgår både av väg- och vattenbyggnadsstyrelsens stora balans och av den undersökning, som företagits genom länsstyrelserna. Dessutom är det ett allmänt känt faktum, att det existerar en stor dold arbetslöshet särskilt ute på landsbygden och att sålunda landsbygdens fattiga befolkning har behov av ökade arbetstillfällen. En utveckling av vårt vägnät måste också innebära en av de mest förnuftiga anordningarna för en rationalisering av näringslivet och främst då för jordbrukets vidkommande. Det finnes knappast någon åtgärd, som kan sägas

Ang. anslag till byggande av landsvägar och vanliga bygdevägar.

(Forts.)

Ang. anslag till byggande av landsvägar och vanliga bygdevägar.

(Forts.)

vara mera produktiv än att främja och utveckla vägväsendet inom landet just därför, att detta kommer samhällets innebyggare tillgodo på ett någorlunda likvärdigt sätt. Det är med utgångspunkt från denna praktiska och principiella inställning, som vi för vår del gått med på att taga upp väg- och vattenbyggnadsstyrelsens anslagsäskanden på de olika punkterna, här uppgående till ett belopp av 5,800,000 kronor.

Nu säges det i propositionen och framhålles även i debatten, att den svenska statens nuvarande finanser icke skulle medgiva tillmötesgående av kraven på ökade väganslag. Men vi ha i vår motion pekat på att, när finansministern kan gå in för en sänkning av inkomst- och förmögenhetsskatten, något som skulle betyda en fördel endast för de högsta inkomsttagarna i samhället och följaktligen verka mycket ensidigt även med hänsyn till näringslivets krav, har man också möjlighet att göra en omplacering genom att i stället anslå tillgängliga medel för ökning av väganslaget.

En annan fråga, som jag skulle vilja beröra, är den, att vägdistrikten äro synnerligen hårt betungade och att vägbördorna äro mycket ensidigt avvägda. Man måste säga, att jordbrukets utövare säkerligen få bära större bördor än andra inkomsttagare i samhället. Det vore väl en gård av rättvisa, om riksdagen begagnade sig av de möjligheter, som föreligga, att åstadkomma lättnader på de områden, som äro framkomliga redan för ögonblicket, så att man ginge in för ökade anslag från det allmännas sida för lättande av landsbygdens tunga vägbördor. Även på den punkten ha vi tagit upp väg- och vattenbyggnadsstyrelsens önskemål, i det att vi begära statsbidrag till 75 % av de beräknade kostnaderna. Vi anse, att detta innebär en mycket rimlig och rättvis avvägning mellan statens och väghållningsdistriktens andelar av vägkostnaderna. Jag vill säga detta särskilt med hänsyn till förhållandena inom de norrländska orterna, förhållandena, som ha motsvarighet i stora delar av det övriga landet.

När jag läste statsutskottets utlåtande i fråga om vägbyggnaderna, blev jag ganska besviken, även om man varit tillmötesgående på en hel del punkter. Jag hade nämligen den uppfattningen, att på grund av den jordbrukskris, som man nu talar om, och på grund av alla de kända fakta, som jag redan berört, man ändå skulle ha tagit större hänsyn till den anslagsäskande myndighetens krav och tillmötesgått desamma i större utsträckning än som skett. Vad statsutskottet begär anser jag vara ganska otillräckligt med hänsyn till det föreliggande behovet på olika områden. Och när nu reservationen går in för en ökning av statsbidraget, måste jag från mina utgångspunkter säga, att denna reservation förefaller vara synnerligen inkonsekvent. Man har bara förordat en mindre ökning av anslaget men däremot tagit upp väg- och vattenbyggnadsstyrelsens krav på en annan fördelning i fråga om bidragen. Det är sålunda riktigt och sant, som här hävdats i diskussionen, att det måste bli en förskjutning i fråga om möjligheten att utnyttja detta väganslag, och jag är icke alls säker på att ett bifall till reservationen för ögonblicket blir till någon glädje eller gagn för de norrländska kommunerna. Men för den händelse kammaren avslår ett yrkande om bifall till vår motion om högre anslag, kommer jag ändå att rösta med reservationen under den uttryckliga motiveeringen, att man nästa gång skall kunna pressa upp även anslaget och därmed få till stånd ett rätt förhållande på detta område.

Jag vill även gentemot en del som yttrat sig i diskussionen säga, att man tyckes icke ha någon synnerligen utpräglad uppfattning om billighet och rättvisa vad förhållandet de olika landsdelarna emellan angår. Nyligen beviljade riksdagen med en flott gest nära 4,000,000 kronor för betodlingen i vårt land, något som mycket ensidigt och därmed orättvist blir till gagn blott för en viss landsdel och för en viss del av jordbrukarna inom landet på bekostnad av alla andra inbyggare. Men när det nu är fråga om ett väganslag, som man

tänker sig skall komma hela samhällets och främst landsbygdens befolkning tillgodo, äro samma vederbörande synnerligen njugga. Det är icke nog med att de ej vilja vara med om väg- och vattenbyggnadsstyrelsens mycket anspråkslösa krav, utan dessutom går en del ledamöter i en särskild reservation emot även de krav, som vunnit bifall av statsutskottets majoritet. Det vore önskvärt, att dessa herrar toge sig en liten funderare över, huruvida det egentligen kan ligga någon rättvisa i att icke taga hänsyn till andra än sina egna intressen. Jag tror, att en sådan stilla överläggning med sig själv skulle resultera uti att de skulle komma till ett tillstyrkande av det högre väganslaget, till gagn främst för de stora norrländska landskommunerna.

Det är med anförande av dessa få ord, som jag herr talman, vill yrka bifall till den av herr Berg m. fl. avgivna motionen dels beträffande anslagsbeloppet — att det må utgå med 5,800,000 kronor — dels i fråga om storleken av statsbidraget — att det må utgå med 75 %.

Herr Olofsson i Digernäs: Herr talman! Debatten har pågått så länge nu, att jag icke mycket skall uppehålla tiden. Jag kan delvis instämma med den föregående talaren. Vi ha gynnat de södra delarna av landet dels genom den tyska tilläggstraktaten, dels genom beslutet beträffande sockerbetsodlingen. Men när det gäller Norrland — det är ju Norrland, som i särskilt hög grad är i avsaknad av vägar — visar det sig, att sydsvenskarna icke äro så tillmötesgående. När jag hörde herr Olsson i Kullenbergstorp och de instämmanden han fick från respresentanterna för södra delen av Sverige, tänkte jag, att det är litet lönt att hjälpa skåningarna, ty vi få sannerligen ingen hjälp i stället. Det är i fortsättningen säkerligen bäst att hålla tillbaka beträffande understöd åt skåningarnas intressen, tills vi från det hållet få någon hjälp beträffande de norrländska intressena.

Gentemot herr Persson i Falla, som talade så varmt för den kungl. propositionen, skulle jag vilja säga: om man bara lämnar tanken på skatteprocenten — såvitt minskning av inkomst- och förmögenhetsskatten angår — tror jag det går bra att skaffa pengar. Han sade, att vi skola icke gå längre på detta område än vi orka med, men under nämnda förutsättning ha vi god råd att kosta på litet mera till vägar i Norrland.

Här har också talats om arbetslöshetsfrågan. Ja, jag tror att det är ett gott tillfälle att minska de direkta anslagen till arbetslöshetens bekämpande, om man går den väg utskottet föreslagit. Vi kunna här skapa tillfällen till arbete — ett arbete, som snart sagt varje människa kan utföra. Jag anser därför, att det riktiga är att följa utskottet. Vad bidragsprocenten beträffar, så är detta ett nytt kapitel, och utskottet har pekat på att den saken bör utredas i samband med en hel del andra frågor, som gälla vägväsendet. Att nu hoppa på 75 % tror jag vore oklokt. Låt den frågan vila till sig, och låt de sakkunniga utreda densamma!

Jag skall icke uppehålla tiden längre utan ber endast att få yrka bifall till utskottets hemställan.

Herr Osberg: Herr talman! Jag skall endast säga några få ord i föreliggande ärende. Det var egentligen herr Persson i Falla, som uppkallade mig, när han talade om att man borde ömma för statskassan, då det gällde väganslaget. Han påstod, att konjunkturerna för närvarande vore rätt goda, men att det snart kunde komma sämre tider och att det då vore farligt om man hade en inställning, som vore ohållbar. Han ville väl göra gällande, att det skulle bli så många arbetare engagerade i vägbyggnaderna, att de kunde komma att stå på bar backe sedan minskning inträtt. Jag skulle kunna förstå,

Ang. anslag till byggande av landsvägar och vanliga byggdévågar.

(Forts.)

*Ang. anslag
till byggande
av landsvägar
och vanliga
bygdevägar.*
(Forts.)

att en förmögen stadsbo kan tala på det sättet, men det förvånar mig, att en lantman kan stå upp och ömma för de stora förmögenheter, varifrån anslagen till vägbyggnaderna måste i stor utsträckning tagas. Det finnes ingen anledning härtill, ty dessa människor ha produktionen att tacka för sina tillgångar, och de böra då få lämna bidrag för ett så behjärtansvärt ändamål som väganläggningar.

Jag tror, att herr Olofsson i Digernäs sett felaktigt på dessa spörsmål. Jag förstod, att vad han mest vände sig emot var fördelningen av anslaget. Men då vill jag påstå, att det kommer nog lika många kronor till Norrland, vare sig man antager den ena fördelningsformen eller den andra. Visserligen kan man säga, att det enligt reservationen kommer att gå i något saktare tempo med vägbyggnaderna, men den saken anser jag att man bör finna sig i. Det är ju i våra dagar så, att man vill i högsta möjliga grad lätta trycket för jordbruket, och då är det en åtgärd, som jag anser ha en viss betydelse, att man höjer bidragsprocenten till 75 %.

Jag vet icke, om jag förstod herr vice ordföranden i utskottet rätt, när jag tyckte han yttrade, att han gått in för den princip, som han förfäktade, utslutande för att verka för återhållsamhet vid fattande av beslut om vägbyggnader. Ja, herr Anderson i Råstock, återhållsamhet gillar jag också i viss mån, men det är nog icke väghållningsdistrikten, som driva fram vägbyggnader i vilket tempo som helst, utan igångsättandet av sådana beror på det anslag, som man får av staten, och vidare på om länsstyrelserna anse sig kunna tillstyrka desamma. Den bärande synpunkten för mig är, att man bör söka skona landsbygdsdistrikten för alltför stora utgifter, och därför kommer jag att rösta för 75 % såsom fördelningsgrund för anslaget.

Jag skall återgå till vad herr Persson i Falla sade om att man bör lugna sig något härvidlag. Det förhåller sig nog med herr Persson i Falla som med mig, att vi ha i våra trakter ett väl utvecklat vägväsende, men jag tänker på hurusom en av våra yngre kammarkamrater berättade för mig, när vi voro uppe i Norrland förliden sommar, att han hade tolv kilometer till närmaste allmänna väg och eljest endast en gångstig att använda sig av. När man hör sådant, tycker jag det är ett egendomligt resonemang, som herr Persson i Falla för.

Jag ber att få yrka bifall till den vid denna punkt fogade reservationen.

Herr Olsson i Kullenbergstorp: Herr talman! Herr Olofsson i Digernäs förebrådde oss skåningar, att vi vore ett otacksamt folk. Jag vet icke, om vi äro värre än andra, men i den mån vi äro det, få vi väl taga emot den förebräelsen. Men det rann mig i minnet, att det en gång gällde en speciell norrlandsfråga, där jag ställde mig mera välvillig mot vissa norrlandskommuners intressen än herr Olofsson i Digernäs själv gjorde, så att han måste under debatten gå ifrån sin egen åsikt och förena sig med mig. Det är alltså icke alltid vi äro otacksamma, herr Olofsson i Digernäs.

Herr vice ordföranden i utskottet talade om — ett par tre gånger förresten — att det måste vara reda och ordning i denna sak. Jag begriper icke, varför herr Kvarnzeliuss' reservation fördärvar reda och ordning. Det var ju mitt yrkande i statsutskottet, som föranledde den ståndpunkt, som man nu angripit så hårt, och naturligtvis är hans uttalande därför riktat mot mig — det inser jag mycket väl. Men det skulle som sagt vara intressant att få veta, vilken oreda och oordning, som skulle inträda, om distrikten få $\frac{3}{4}$ i statsbidrag i stället för $\frac{2}{3}$. Hur herrarna än vrida och vända på saken, blir det ändå ett belopp av $\frac{1}{2}$ miljon kronor mera, som väghållningsdistrikten få bygga för, än vad det varit under innevarande budgetår. Man talar om att detta icke hjälper dem som icke bygga. Nej, de ha då icke heller några utgifter, och för dem kan det då icke heller inverka. Det är ju rena avund-

sjukan, att de distrikt, som ingenting bygga, icke skulle gå med på detta bidrag. Skulle jag bara tänka på läget i mitt eget distrikt, kan jag gå ned till $\frac{1}{2}$ eller $\frac{1}{3}$ såsom bidragsprocent, ty det ena vore lika kärt för oss som det andra. Men så uppfattar jag icke saken, utan tvärtom anser jag det verkligen behöfligt, att de vägdistrikt, som skola bygga vägar, erhålla $\frac{3}{4}$ i statsbidrag.

Ang. anslag till byggande av landsvägar och vanliga byggvägar.
(Forts.)

Så en sak som jag mycket ogärna inlåter mig på men som jag nödgas vidröra. Det är icke första gången, som herr Anderson i Råstock viftar med sin egen debetsedel och talar om vad han får betala i vägskatt, och givetvis sade han indirekt, att vi andra icke kunde klaga såsom läget nu är. Ja, vore det så, att flertalet av dem, som skola stå för vägskatterna, hade så stora inkomster av statsmedel, som herr Anderson i Råstock direkt eller indirekt har, tror jag att man kunde betala rätt höga vägskatter utan att klaga.

Herr Hollertz: Herr talman! Utöver de synpunkter, som här anförts till förmån för reservationen, vill jag endast tillägga några ord beträffande procentsatsen. Vi tänka oss en vägstyrelse, som känner sitt ansvar och vill ställa det så ekonomiskt bra som möjligt för distriktet. Man har beslutat bygga en väg, och fråga är om anslaget skall utgå av automobilskattemedel eller av det bidrag, som det här är fråga om. Det råder naturligtvis ingen tvekan om att väghållningsdistriktet kommer att söka anslag av automobilskattemedel, då man från detta håll får $\frac{3}{4}$ såsom bidrag, under det man enligt utskottets förslag skulle från det andra hållet få endast $\frac{2}{3}$. Det är givetvis fullt befogat, att vägdistriktet vänder sig dit man får mest.

Man kan också tänka sig, att ett vägdistrikt vänt sig till väg- och vattenbyggnadsstyrelsen och Kungl. Maj:t för att få bidrag av det ordinarie statsbidraget men att man — om bidragsprocenten på grund av riksdagens beslut skall stanna vid $\frac{2}{3}$ — återtager sin ansökan och i stället söker bidrag från automobilskattemedel. Jag tror icke, att det är klokt att man ställer dessa båda bidragsfrågor på olika nivå. Ett jämförelse är fastmera fullt befogat och blir praktiskt sett bäst.

Man kan ytterligare föreställa sig — vad förhållandet vägdistrikten emellan beträffar — att tvenne vägdistrikt söka bidrag på olika sätt. Om en och samma väg, som är föremål för nybyggnad, går genom två skilda distrikt, och det ena har sökt bidrag av bilskattemedel och det andra av förevarande statsanslag, får det ena $\frac{2}{3}$ och det andra $\frac{3}{4}$ i statsbidrag. Var och en kan inse, att sådant verkar orättvist distrikten emellan.

En faktor, som är avgörande för vägdistrikten, är, att vägskatterna, om bidraget sättes till $\frac{3}{4}$, komma att gå nedåt. Skillnaden mellan $\frac{2}{3}$ och $\frac{3}{4}$ i statsbidrag inverkar dock icke så litet på vägdistriktens ekonomiska förhållanden.

Vad angår det anförande, som vice ordföranden i statsutskottet höll, har jag ganska svårt att följa hans tankegång. Han talade först om vägdistriktens skulder och sade, att det är dessa, som äro avgörande för att man bör hålla sig vid en bidragsprocent av $\frac{2}{3}$. Men om ett vägdistrikt i förtid bygger vägar utan att ha en finansiell plan för sina göranden och låtanden, böra dock icke de andra vägdistrikt, som skött sina ekonomiska förhållanden förständig, lida härför. Och å ena sidan ansåg herr Anderson i Råstock, att en bidragsprocent av $\frac{2}{3}$ skulle verka återhållande, men å andra sidan var han rädd för att beviljande av bidrag efter $\frac{3}{4}$ skulle leda till åsidosättande av vägbyggnaderna. Dessa uttalanden gå nästan stiek i stäv emot varandra.

Jag vill icke förlänga debatten utan ber att få yrka bifall till den av herr Kvarnzelius m. fl. avgivna reservationen.

Ang. anslag
till byggande
av landsvägar
och vanliga
bygdevägar.

(Forts.)

Herr förste vice talmannen **Hamilton**: Herr talman! I sitt första anförande framhöll herr Anderson i Råstock, att riksdagen icke följde några fasta principer, när det gäller beviljande av anslag till vägbyggnader. Men genom den så starkt utvecklade automobiltrafiken har vägväsendet numera blivit en landets angelägenhet — icke bara en ortsangelägenhet — och den fasta princip, som borde följas hädanefter, är, att alla nybyggnader utföras av statsanslag och att bilskattemedel i allra största utsträckning komma underhållet tillgodo och på sådant sätt minska den för jordbruket så hårt tyngande vägskatten. Av de förslag, som här föreligga till avgörande, följer reservationen närmast denna princip och belastar vägdistrikten mindre än utskottets förslag, och det synes mig alltså klokt att, då reservationen går i den rätta riktningen, ansluta sig till densamma. Jag skulle icke ha något emot att biträda den motion, som framförts av herr Berg m. fl., vari det yrkas ett belopp av 5,800,000 kronor i anslag, men då detta förslag icke har någon utsikt att gå igenom, inskränker jag mig till att yrka bifall till reservationen.

Herr **Anderson** i Råstock: Herr talman! Kammaren hör, vilka perspektiv som öppna sig när herr förste vice talmannen har ordet. Om man på detta sätt kunde gagna en snabb utveckling av vårt vägväsende, vore ingenting att säga, men herr förste vice talmannen vill tydligen, att vi här i riksdagen skola i de särskilda fallen besluta om väganläggningarnas utförande. Jag gratulerar herrarna; vi få säkerligen då hålla riksdag året runt.

Jag vill för övrigt påpeka, att herrarnas ståndpunkt kommer att resultera uti, att i den mån statsbidragen höjas staten *måste* få allt större inflytande härvidlag. Man ser alltså konsekvenserna, dit leder det hela. Vilja ni sälja bort er nuvarande relativa handlingsfrihet? Jag är säker på att man kommer att draga sig för detta. Men för all del det sitter ju en utredningskommitté, som håller på med dessa spörsmål. Det *kan* hända, att den kommer med ett förslag, som tillfredsställer både herr förste vice talmannen och mig.

Till herr Hollertz skulle jag vilja replikera, att om han väntar tills protokollet föreligger i utskottet skick, skall han nog finna den röda tråden i mitt anförande, som påvisar att hittills har riksdagen undvikit systematisering vid behandling av vägfrågor — och därvidlag har jag icke ett ord att taga tillbaka.

Till herr Olsson i Kullenbergstorp vill jag bara säga, att hans sätt att argumentera befriar mig helt och hållet från att ingå i svaromål.

Herr förste vice talmannen **Hamilton**: Herr talman! Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen har i närvarande stund i sin hand att bestämma — ehuru det är regeringen, som har den slutliga prövningen — huruvida ett väganslag skall utgå eller icke. Jag vet icke, varför man ej skulle kunna för statsmedel bygga vägar utan att man behöver inskränka på den självbestämmanderätt, som vägdistrikten nu ha. Det skrämskott, som herr Anderson i Råstock kom med, synes mig alltså föga värt beaktande.

Härmed var överläggningen slutad. Herr talmannen framställde först propositioner beträffande mom. a), nämligen dels på bifall till utskottets däri gjorda hemställan, dels ock på bifall till den av herr Berg m. fl. väckta motionen, i vad den avsåge anslagsbeloppet; och biföll kammaren utskottets i nämnda moment gjorda hemställan.

Vidare gav herr talmannen i fråga om mom. b) propositioner dels på bifall till utskottets i detta moment gjorda hemställan, dels ock på bifall till det förslag, som innefattades i mom. I) b) av den utav herr Kvarnzelius m. fl. vid punkten avgivna reservationen; och förklarade herr talmannen sig anse svaren

hava utfallit med övervägande ja för den senare propositionen. Herr Anderson i Råstock begärde emellertid votering, i anledning varav efter given varsel följande voteringsproposition upplästes och godkändes samt anslogs:

Den, som vill, att kammaren bifaller det förslag, som innefattas i mom. I) b) av den utav herr Kvarnzelius m. fl. vid punkten 5 av statsutskottets förevarande utlåtande nr 6 avgivna reservationen, röstar

Ang. anslag till byggande av landsvägar och vanliga bygdevägar.
(Forts.)

Ja;

Den, det ej vill, röstar

Nej;

Vinner Nej, har kammaren bifallit utskottets förslag i mom. b) av dess hemställan i berörda punkt.

Sedan kammarens ledamöter härefter intagit sina platser samt voteringspropositionen blivit ännu en gång uppläst, företogs omröstning med tillämpning av upprensingsförfarandet; och befanns därvid flertalet hava röstat för japropositionen, vadan kammaren bifallit det förslag, som innefattades i mom. I) b) av den utav herr Kvarnzelius m. fl. avgivna, vid punkten fogade reservationen.

Slutligen blevo efter av herr talmannen särskilt beträffande vart och ett av mom. c) och d) därå framställda propositioner utskottets förslag i nämnda moment av kammaren bifallna.

Punkten 6, angående anslag till byggande av enkla bygdevägar.

Under punkten 14 av förevarande huvudtitel hade Kungl. Maj:t föreslagit riksdagen att till byggande av enkla bygdevägar för budgetåret 1930/1931 anvisa ett extra reservationsanslag av 875,000 kronor.

Ang. anslag till byggande av enkla bygdevägar.

I samband härmed hade utskottet till behandling förehaft följande inom riksdagen väckta motioner, nämligen:

de likalydande motionerna:

nr 52 inom första kammaren av herrar *Clemedtson* och *Gabrielsson* och nr 89 inom andra kammaren av herr *Lundquist* i Rotebro m. fl.; och

nr 184 inom första kammaren av herr *Rosén* m. fl. och nr 321 inom andra kammaren av herr *Wiklund* i Brattfors m. fl.; samt

motionerna inom andra kammaren:

nr 20 av herr *Bergström* i Bäckland; och

nr 100 av herr *Berg* m. fl.

Utskottet hemställde, att riksdagen, i anledning av Kungl. Maj:ts förevarande förslag samt motionerna I:52 och II:20, 89 och 100 ävensom med bifall till motionerna I:184 och II:321 måtte till byggande av enkla bygdevägar för budgetåret 1930/1931 anvisa ett extra reservationsanslag av 1,200,000 kronor.

Uti en vid denna punkt avgiven reservation hade herrar *Kvarnzelius*, *Lindblad*, *Widell*, andre vice talmannen *C. Petrus V. Nilsson*, *Rydén*, *Olsson* i Kullenbergstorp, *Olsson* i Blädinge, *Holmgren* och *Persson* i Fritorp förklarat sig anse, att utskottet bort hemställa, att riksdagen, i anledning av Kungl. Maj:ts förevarande förslag samt motionerna I:184 samt II:321 och 100 ävensom med bifall till motionerna I:52 samt II:89 och 20, måtte till byggande av enkla bygdevägar för budgetåret 1930/1931 anvisa ett extra reservationsanslag av 1,000,000 kronor.

Ang. anslag
till byggande
av enkla
byggvägar.
(Forts.)

Efter föredragning av punkten yttrade:

Herr **Wiklund** i Brattfors: Herr talman! Att det ännu finnes ett ofantligt stort behov av vägar i stora delar av landet torde väl vara obestriddigt. Detta är framför allt fallet i de landsdelar, som jag känner bäst till, men jag förmodar, att det i större eller mindre mån kan vara sammalunda även i andra delar av landet. Den skrivelse, som väg- och vattenbyggnadsstyrelsen avlätit till Kungl. Maj:t och som finnes intagen i detta betänkande, ger också ett klart och tydligt belägg för denna sak. Herr Persson i Falla sökte visserligen göra gällande, när vi behandlade den föregående punkten, att många av de nu inneliggande ansökningarna om statsbidrag avsåge vägar, som icke vore nödvändiga, och att det t. o. m. finnes redan byggda vägar, vilka, såsom varande onödiga, aldrig bort komma till stånd. Men i och med det samma herr Persson uttalar detta, fränkänner han ju icke endast vägstämmorna, som beslutat vägföretagen, utan även länsstyrelserna, som ålagt de väghållningsskyldiga att bygga och för framtiden underhålla dessa vägar, samt väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, som tillstyrkt statsbidrag till desamma, allt omdöme i saken. För min del känner jag icke till, att det byggts några vägar, som kunna sägas vara onödiga. Jag vill också erinra om det gamla ordspråket, som säger, att »väg bryter bygd».

Vad kan nu vara orsaken till att det ännu finnes så stort behov av vägar i landet och att det ännu behövs så mycket pengar för väganläggningar? Ja, detta beror framför allt därpå, att statsmakterna tidigare lämnat så ringa anslag för utförande av vägbyggnader; det är först på senare tid, som några anslag av större betydenhet lämnats för detta ändamål. Men det beror också därpå att behovet av kommunikationer under senare tid tagit en så oerhört stor omfattning.

Om det nu skulle tillåtas mig att taga ett exempel från det väghållningsdistrikt som jag själv tillhör, så skulle jag kunna nämna, att där finnas stora bysamhällen på 30 till 40 jordbrukare och ännu flera, vilka samhällen äro så gott som fullständigt i avsaknad av väg. Det finnes helt enkelt icke någon framkomlig väg, där man kan färdas med häst och anständigt åkdon, ännu mindre med motorfordon, och ändå ha dessa samhällen år efter år haft att betala en dryg vägs katt utan att ha någon direkt nytta av allmän väg. Man kan väl inte undra på, att dessa människor måste känna det svårt med sin isolerade ställning och likaså känna ett stort missnöje över att de icke inom rimlig tid kunna få de vägförbindelser, som de redan blivit utlovade, och detta därför att det icke finnes statsbidrag att tillgå. En och annan gång händer det ju, att vägdistriktet nödgas begära Kungl. Maj:ts eller väg- och vattenbyggnadsstyrelsens tillstånd att påbörja arbetet på någon viss väg, som kan anses vara i synnerligt hög grad behövlig, oaktat att statsbidrag ännu icke erhållits. Detta förutsätter ju dock, att vägstyrelsen är villig att förskottera medel till arbetet. Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen anför i sin skrivelse, att de ansökningar om sådant tillstånd, som hittills beviljats, representerade ett statsbidrag på en och en halv miljon kronor. Det är emellertid tydligt, att i många vägdistrikt dylika företag, för vilkas igångsättande alltså medel måste förskottas av vägdistriktet, icke kunna få någon avsevärd omfattning.

Det synes mig därför väl motiverat, att statsmakterna gå in för en väsentlig höjning av väganlagen, så att vägbyggnaderna må kunna komma till stånd i något hastigare tempo än hittills varit fallet, och jag tror för min del, att särskilt det anslag, som förekommer under denna punkt, bör få åtnjuta den ökning, som statsutskottet här har föreslagit.

Nu kan man ju säga, och det har också antytts förut, att när man går in för ökade utgifter, så bör man också kunna anvisa, varifrån medlen skola tagas. Det ligger en viss sanning i detta. Jag för min del hör icke heller till

dem, som vilja slösa med statens medel, tvärtom anser jag, att sparsamhet är en dygd både för den enskilde och för samhället. Men i detta fallet kan jag icke finna, att sparsamheten är så synnerligen väl motiverad. Det har ju, såsom också förut antytts, ställts i utsikt en skattelindring, uppgående till omkring 6 miljoner kronor. För min del kan jag icke finna annat än att det vore mera motiverat att i stället höja väganslagen något, även om detta måste ske på den utlovade skattelindringens bekostnad, hur önskvärd denna i och för sig än kan vara.

Då man i många år, eller alltsedan väglagens tillkomst, haft att syssla med vägfrågor i ett av våra större väghållningsdistrikt, så har man kunnat förvärva en god erfarenhet om de svårigheter, som göra sig gällande på grund av att utlovat statsbidrag för en vägbyggnad icke kunnat erhållas inom rimlig tid. Man förstår också mer än väl det missnöje, som gör sig gällande hos dessa människor, som i årtionden få vänta på den vägförbindelse, som de hoppats på och som skulle kunna befria dem ur deras isolerade ställning.

Jag hemställer därför, herr talman, att kammaren måtte bifalla utskottets hemställan i denna punkt, till vilken jag alltså ber att få yrka bifall.

Herr Persson i Fritorp: Herr talman, mina herrar! Ja, i dag är det ju så, att riksdagen befinner sig ute på vägarna. Första kammaren lär visserligen redan ha slutat sin vägresa, men denna synes bli så mycket längre här i andra kammaren.

Vid den nu föredragna punkten har herr Wiklund i Brattfors yrkat bifall till utskottets förslag. Själv hör jag till dem, som anmält avvikande mening mot statsutskottets förslag och ansett, att man visserligen bör något höja på vad Kungl. Maj:t föreslagit, men dock icke i så stor omfattning, som utskottets majoritet velat göra. Första kammaren har också, efter vad jag fått veta, bifallit den vid utskottets betänkande fogade reservationen på denna punkt.

Som kammarens ledamöter behagade finna, har Kungl. Maj:t här föreslagit, att detta anslag skulle höjas ifrån nu utgående 850,000 kronor till 875,000 kronor. Utskottet har emellertid höjt anslaget till icke mindre än 1,200,000 kronor. Även reservanterna ha insett det behjärtansvärda i detta anslag och därför gått med på en höjning till 1,000,000 kronor. När därför herr Wiklund säger, att han anser att riksdagen bör höja detta anslag väsentligt, så är det ju i själva verket vad reservanterna också gjort, när de gått in för en så kraftig höjning av ifrågavarande anslag, en höjning, som ter sig ännu större, om man ser efter, med vilka belopp detta anslag utgått under de sista åren.

I detta sammanhang kan jag icke underlåta att understryka vad herr Persson i Falla yttrade i sitt anförande, när han, om jag fattade honom rätt, framhöll vikten av att icke alltför mycket forcera dessa vägbyggnader. Detta är något, som jag på det kraftigaste vill understryka, ty visserligen leva vi här i landet för närvarande under goda konjunktioner, men den dag kan komma, och den är kanske mycket närmare än vi ana, då våra ekonomiska resurser äro vida svagare än de nu äro. Nu skall jag gärna medge, att något mera sympatiskt sätt att hjälpa de arbetslösa än att låta dem bygga vägar kan man väl knappast tänka sig, men om vi nu gå in för att höja dessa väkanslag för att på det sättet minska arbetslösheten och det sedan skulle bli en stagnation i vägbygandet, så skulle det ju därigenom på nytt bli ett stort antal arbetslösa. Även om man numera vanligen färdas hastigt på våra vägar, så tror jag dock, att vi här i riksdagen böra fara varsamt och icke rusa för fort fram.

Jag skall nu icke uppehålla tiden längre utan med dessa korta ord be att få yrka bifall till den av herr Kvarnzelius m. fl. avgivna reservationen.

Överläggningen förklarades härmed avslutad. Herr talmannen framställde propositioner dels på bifall till utskottets hemställan i förevarande punkt,

*Ang. anslag
till byggande
av enkla
bygdevägar.
(Forts.)*

Ang. anslag
till byggande
av enkla
byggdevägar.
(Forts.)

dels ock på bifall till den vid punkten fogade reservationen; och fann herr talmannen den förra propositionen vara med övervägande ja besvarad. Votering begärdes likväl av herr Persson i Fritorp, i anledning varav efter given varsel följande voteringsproposition upplästes och godkändes samt anslogs:

Den, som vill, att kammaren bifaller statsutskottets hemställan i punkten 6 av utskottets förevarande utlåtande nr 6, röstar

Ja;

Den, det ej vill, röstar

Nej;

Vinner Nej, har kammaren bifallit den vid punkten avgivna reservationen.

Sedan kammarens ledamöter härefter intagit sina platser samt voteringspropositionen blivit ännu en gång uppläst, företogs omröstning med tillämpning av upprensingsförfarandet; och befanns därvid flertalet hava röstat för ja-propositionen, vadan kammaren bifallit utskottets hemställan i förevarande punkt.

Punkten 7.

Utskottets hemställan bifölls.

Ang. anslag
till byggande
av enskilda
utfartsvägar.

Vid härpå skedd föredragning av punkten 8, angående anslag till byggande av enskilda utfartsvägar, begärdes ordet av

Herr **Näslund**, som anförde: Herr talman! Jag skulle ha kunnat helt kort yrka bifall till utskottets hemställan på föreliggande punkt, om det icke varit så, att vid behandlingen av punkt 5 i det förevarande utskottsbetänkandet herr statsrådet och chefen för kommunikationsdepartementet hade gjort några uttalanden, som jag anser det vara lämpligt att något beröra i detta sammanhang.

Herr statsrådet uttalade nämligen betänkligheter mot att riksdagen år efter år går in för ökade anslag till vägbyggnader, och detta uttalande gjorde han reservationslöst, varför jag förmodar, att uttalandet avsåg jämväl anslag till vägar av den typ, som behandlas vid den nu föredragna punkten. Då emellertid såväl denna vägtyp som den vägtyp, som är upptagen här under rubriken ödebygdsvägar, avser att tillgodose sådana befolkningsgrupper, vilka äro i fullständig avsaknad av framkomliga vägar, anser jag, att det icke kan vara riktigt att anlägga enbart budgetära synpunkter på väganlagen, så mycket mindre som detta anslag ju icke är äldre än sedan 1918. I slutet av sitt anförande betecknade herr statsrådet denna lusten att bygga vägar med ordet »väghypnos», ett begrepp, som senare underströks av herr Persson i Falla. Då jag tillhör de befolkningsgrupper, som närmast beröras av dessa vägbyggnader, känner jag mig pliktig att på det allra allvarligaste varna för att dylika synpunkter anläggas på detta spörsmål.

Jag skall tillåta mig att besvara kammarens ärade ledamöter med att skildra en tilldragelse, som inträffade i höstas inom det väghållningsdistrikt, som jag tillhör, och sedan kunna ju herrarna själva bilda sig ett omdöme om, huruvida det är riktigt att beteckna önskan att få bygga vägar som ett slags hypnos eller ej. — För min del vill jag säga, att det är det ekonomiska livets egen utveckling, som skapar det trängande behovet av bättre kommunikationer och ingenting annat. — För att nu återgå till den händelse jag åsyftar, så förhöll det sig så, att i augusti månad hade vi inom vårt väghållningsdistrikt att bortauk-

tionera en vägsträcka på 21 kilometer. Det gällde ett vägföretag, som låtit vänta på sig i 35 år. Nu bortsattes dessa 21 kilometer på kortare tid än fyra timmar. Där fanns icke en enda bland ackordstagarna, som reflekterade det minsta över hur stor förtjänst vederbörande skulle få på det vägstycke han ropade in, utan det var bara glädje över att till sist få vara med om det historiska ögonblicket, då man äntligen skulle få bygga väg till sin egen by. Däruppe finnas byar, som äro upp till 200 år gamla och där invånarna trots avsaknaden av väg erlægga sina utskylder till samhället, både vägs katt och andra onera, och då var det ju inte att undra på, att denna längtan, i nuvarande ekonomiska situation, skulle tränga sig fram med väldig kraft. Det var många av de äldre i denna by, som gråto av glädje, då auktionsförrättaren var framme vid platsen och det äntligen var verklighet att arbetet på vägen till deras by blivit bortauktionerat.

Jag måste få säga, herr talman, att ett sådant förhållande i det levande livet kan man icke beteckna med begreppet vägghypnos, nej, här om någonsin kände man sig övertygad om att det finnes ett trängande behov, som det ekonomiska livets utveckling driver fram.

Herr Persson i Falla gjorde också en erinran om att vi för närvarande visserligen leva under ekonomiskt gynnsamma förhållanden, men att man dock borde ställa sig något betänksam med tanke på framtiden och för den skull icke marschera alltför raskt, när det gällde vägbyggnader. Jag är av fullständigt motsatt uppfattning. Ty när det är så, att det statsfinansiella läget är gott, men brist på arbete föreligger och det råder arbetslöshet ute i bygderna, då är det väl snarare förståndigt att marschera så raskt som möjligt, när det gäller vägbyggnader. Det går inte, mina herrar, att försöka med någon analogi mellan landsbygdens elektrifiering och utvecklingen av landets vägnät. Om femton år ha stolparna till de elektriska ledningarna ruttnat ned och måste bytas ut, men vägen ligger alltså kvar där den byggdes till nytta för kommande generationer.

Det vore en hel del ytterligare att säga i detta sammanhang, men jag skall icke uppehålla tiden längre. Jag har dock velat fästa uppmärksamheten vid dessa förhållanden, och jag nöjer mig icke med att bara få detta antecknat till kammarens protokoll, utan jag vädjar till kammarens ledamöter att verkligen taga i beaktande dessa synpunkter, när det gäller storleken av väganlagen och deras höjning.

Jag vågar göra gällande, att det icke finnes något väganslag, med vilket man kan åstadkomma så stort gagn och så mycken nytta som just med anslaget till de enskilda utfartsvägarna. Ty här engagerar man de vägbehövandes intresse på ett alldeles särskilt starkt sätt, och dessutom få ju vederbörande också något litet bidrag från landstingen till byggandet av dessa vägar.

Herr Osberg nämnde, att han under en riksdagsresa träffat personer, som hade mer än 12 kilometer till närmaste väg. Jag kan nämna, att det finnes ledamöter av denna kammare, som ha mer än 12 kilometer till närmaste väg. Har man verkligen satt sig in i dessa förhållanden, såsom den har gjort, som själv levat däruppe, och icke bara siffermässigt räknat med anslagen, så får man en annan och djupare syn på dessa spørsmål. Det är detta jag velat giva till känna här i dag. Jag skulle gärna, herr talman, velat yrka bifall till den av herr Lindmark väckta motionen, men som det torde vara utsiktslöst att få kammaren med på ett bifall till hans motion, skall jag inskränka mig till att yrka bifall till utskottets hemställan.

Vidare yttrades ej. Kammaren biföll utskottets hemställan.

Ang. anslag
till byggande
av tillfarts-
vägar till
Inlandsbanan.

Punkten 9, angående anslag till byggande av tillfartsvägar till Inlandsbanan.

Kungl. Maj:t hade under punkten 17 av förevarande huvudtitel föreslagit riksdagen att till byggande av tillfartsvägar till Inlandsbanan för budgetåret 1930/1931 anvisa ett extra reservationsanslag av 325,000 kronor.

I samband härmed hade utskottet till behandling förehåft följande inom riksdagen väckta motioner:

de likalydande motionerna nr 182 inom första kammaren av herr *Rosén m. fl.* och nr 214 inom andra kammaren av herr *Hage m. fl.*;

motionerna inom första kammaren:

nr 79 av herr *Tjällgren m. fl.*; och

nr 115 av herrar *Bergqvist* och *Hansén*; samt

motionen inom andra kammaren nr 146 av herr *Sandström m. fl.*

Utskottet hemställde, att riksdagen måtte, i anledning av Kungl. Maj:ts förevarande förslag samt ovanberörda motioner, till byggande av tillfartsvägar till Inlandsbanan för budgetåret 1930/1931 anvisa ett extra reservationsanslag av 500,000 kronor.

Vid denna punkt hade reservation avgivits av herrar *Lindblad*, *Widell*, andre vice talmannen *C. Petrus V. Nilsson*, *N. J. Martin Svensson*, *Lundell Olsson* i Kullenbergstorp, *Olsson* i Blädinge, *Holmgren* och *Persson* i Fritorp, vilka ansett, att utskottet bort hemställa, att riksdagen, med bifall till Kungl. Maj:ts förevarande förslag och med avslag å de i ämnet väckta motionerna, i vad de skilde sig från Kungl. Maj:ts förslag, måtte till byggande av tillfartsvägar till Inlandsbanan för budgetåret 1930/1931 anvisa ett extra reservationsanslag av 325,000 kronor.

Punkten föredrogs. Därvid anförde:

Herr *Olsson* i Kullenbergstorp: Herr talman! Det är nog litet kinkigt att yttra sig i dessa vägfrågor. Ty det är tämligen ovanligt, att de, som egentligen fått sin vilja igenom i utskottet, likväl hålla rätt långa anföranden och yrka bifall till utskottets hemställan. Det förekommer icke eljest, att man gör det. Då förstår man, att det är ett synnerligt intresse på norrlandssidan, att vi egentligen skulle hålla oss borta från den här diskussionen. I fråga om den föregående punkten, nr 7, som gällde ödebygdsvägar, stod jag icke bland reservanterna av det skäl, som man så ofta framhåller på norrlandssidan, att man behöver vägar för att överhuvud komma i förbindelse med de allmänna och större vägarna. Då får man ju tillmötesgå dem på det där området, tyckte jag. Nu har det sagts mig, att vi skåningar äro icke tacksamma. Det tyckas icke heller norrlänningarna vara. Oaktat jag tillmötesgått dem där, får jag på pälsen för vad jag yttrat på denna punkt. Nu är det tydligt, att denna punkt, byggande av tillfartsvägar till Inlandsbanan, avser vägar av precis samma beskaffenhet som de andra vägarna, antingen det är mindre bygdevägar eller ödebygdsvägar. Annat är det icke. Då är det förvånande, att man funnit på en ny rubrik, men kanske det är för att få en ny punkt och kunna säga till oss från södra Sverige, att vi icke förstå förhållandena, sådana de äro i Norrland. När vi — eller åtminstone jag — tillmötesgå norrlänningarna på punkten 7 om ödebygdsvägar, tycker jag, att det är alldeles orimligt att även springa med på denna punkt, som gäller precis samma slags vägar, och att man skulle sluka denna också, blott för att den fått en annan rubrik eller ett annat namn, tillfartsvägar. Jag tycker icke, att det är rimligt att bifalla

detta. Litet grand beräkning om det hela får man väl ändå äga och om vägarna gå till Inlandsbanan eller någon annan punkt, så komma de icke för den skull under skilda kategorier. Det är väl tydligt och klart, att med en så stark höjning procentvis, som man gör på ett enda år på detta område, så är det enastående, att något sådant samtidigt sker på ett annat alldeles likadant statligt verksamhetsområde. Jag tycker icke, att herrarna hava skäl att så bittert framhålla mot reservanterna, att vi äro oförstående mot det hela.

Jag skall icke förlänga debatten. Jag antar, att det går med denna punkt som med den sista punkten, som vi röstade om. Men så mycket kan jag säga, att jag tycker, att det kungl. förslaget på denna punkt är synnerligen rimligt och borde kunna tillfredsställa vanliga anspråk, som man har på andra håll i fråga om statens verksamhet. Det är möjligt, att det icke tillfredsställer i Norrland. Det tycker jag icke kan hjälpas.

Jag skall därför, herr talman, be att få yrka avslag å utskottets hemställan och bifall till herr Lindblads m. fl. reservation.

Herr Hage: Herr talman! Då jag på denna punkt väckt en motion om ett högre anslag än vad regeringen föreslagit, skall jag be att få säga några ord.

Jag ber då att gentemot herr Olsson i Kullenbergstorp särskilt få betona, att med avseende å detta slag av vägar kan man framföra en särskild synpunkt, som kanske icke i samma utsträckning kan framföras beträffande de övriga vägsanlagena. Här gäller det nämligen vägar, som på sätt och vis äro så att säga bibanor till en järnväg. Ty tillkomsten av ifrågavarande vägar är i någon mån ägnad att öka trafiken å järnvägen. Jag vill naturligtvis säga i det sammanhanget, att det ju endast kan bliva fråga om en *blygsam* trafik. Men avsikten med dessa vägar är i alla fall att åstadkomma tillförsel av ökad trafik till en järnväg, nämligen till Inlandsbanan. Alltså kan man på denna punkt såsom motiv för ökandet av anslaget och givandet av särskilt anslag även framföra sådana synpunkter.

Det är från den utgångspunkten, som jag varit med om att väcka motion på denna punkt. Det är att märka, att här föreligger ett flertal projekt för byggandet av sådana landsvägar. Det är givet, att skall man nå det målet, som jag tycker är rimligt, att landsvägarna bliva färdiga icke alltför lång tid efter det järnvägen blivit färdig, så måste man giva ett någorlunda rimligt anslag för det här ändamålet. Det är ju detta, som är avsikten, när man nu söker åstadkomma större anslag. Lyckas man alltså åstadkomma detta, att landsvägen blir färdig i någorlunda rimlig tid i förhållande till järnvägen, torde man tillföra järnvägen ökad trafik och på det sättet i någon mån medverka till, att det ekonomiska resultatet av järnvägen blir något bättre än om ingen landsväg funnes till banan. Det är några synpunkter, som jag tycker äro ganska betydelsefulla i denna fråga.

Från den utgångspunkten ber jag, herr talman, att få yrka bifall till utskottets hemställan.

Herr Sandström: Herr talman! I egenskap av motionär i denna fråga skall jag be att få säga några ord. Jag lovar att icke bliva långgrandig. Först vill jag erinra, att det anslag, som utgår till här ifrågavarande vägar, tillfartsvägar till Inlandsbanan, kommer tämligen snart att upphöra. Man kan mera betrakta det som ett engångsanslag. Det dröjer icke länge, förrän vägarna äro färdiga. Då behöver man icke mera denna punkt i budgeten.

I fråga om den väg, som jag varit med att motionera om, är det en väg, som egentligen skulle vara ödebygdsväg eller enskild utfartsväg. Men det är så, att vägbehovet inom Västernorrlands län i allmänhet är så oerhört, att anslag från någon av de andra punkterna, enskilda utfartsvägar eller ödebygdsvägar

Ang. anslag till byggande av tillfartsvägar till Inlandsbanan.
(Forts.)

Ang. anslag till byggande av tillfartsvägar till Inlandsbanan.
(Forts.)

eller någon annan punkt icke är möjligt att inom rimlig tid erhålla för att få en sådan här väg till utförande. Jag vill nämna, att enligt uppgjord plan angående nybyggnader och förbättringar av vägar och broar inom Västernorrlands län, stiga de såsom nödiga ansedda arbetena till ett kostnadsbelopp av 41,201,265 kronor. I detta belopp är icke den väg, som jag motionerat om, inberäknad. Om man sålunda för denna vägs tillkomst endast finge räkna med de andra väganslag, som årligen beviljas, inser man mycket lätt, att den föreslagna vägen vid Tåsjön, om den komme i ordinarie följd med andra vägar, skulle kunna komma till stånd först i en mycket avlägsen framtid. Det är därför, som vi motionärer ansett oss skyldiga att söka driva fram vägen. Det gäller här ett flertal byar i rena obygd, där ingen väg finnes. De hava en idog och präktig befolkning, som det gäller att tillgodose och som väl är värd att erhålla vägförbindelser. Nu är det ju så, att under en följd av år har riksdagen anvisat medel till byggande av s. k. tillfartsvägar till Inlandsbanan. Av dessa anslag har icke Västernorrlands län någonsin fått del. Det har icke vid dessa anslags beviljande i texten intagits, att Västernorrlands län skulle hava del därav. Man har därvid bortglömt en viktig omständighet, nämligen att Västernorrlands län har ett stort landområde, som befinner sig norr om Inlandsbanan, nämligen Tåsjöns stora vattenbäcken med kringliggande bygd. Det har man icke tänkt på förut. Därför hava vi nu ansett rättvist och lämpligt, att denna bygd ovanför Inlandsbanan, där man är i avsaknad av väg till flera byar med en befolkning av ända upp till 800 personer, även borde få komma i åtnjutande av detta anslag. Vi hava därför föreslagit, att detta vägbygge skulle få sättas i gång och bedrivas med anslag från denna anslagstitel »anslag till tillfartsvägar till Inlandsbanan». Jag vill nämna, att det väghållningsdistrikt, som vägen faller inom, har utfäst sig att betala 16 procent kontantbidrag samt bestå fri mark och byggnadsämnen för vägen. Denna utfästelse är mera liberal än vad i de flesta andra fall förekommit, då det varit fråga om sådana här vägar.

Jag vill, herr talman, icke uppehålla tiden längre utan ber endast att med dessa korta ord få yrka bifall till utskottets hemställan.

Herr **Persson** i Fritorp: Herr talman! Det tjänar tydligen icke mycket till att yrka bifall till reservationen. Det blir nog här som vid de andra punkterna så, att det högre anslaget går igenom.

Herr Sandström sade, att det här gällde ett anslag av mera tillfällig beskaffenhet och att arbetet med dessa vägar snart vore avslutat. Jag kan då icke annat än ännu en gång understryka betydelsen av att icke gå fram för fort, detta just för arbetarnes skull, så att man icke på en gång måste avkoppla alla arbetare som nu äro sysselsatta med vägarbete.

Nu kan jag i denna punkt instämma med herr Olsson i Kullenbergstorp. Jag skall bara be att få komplettera vad han sade i avseende å detta anslag, att det egentligen är samma anslag, som man lämnat under punkten 7 om ödebygdsvägar. Om herrarna göra sig besväret att jämföra vad riksdagen anslog för bara fem år sedan under den rubriken mot vad den anslår nu, så finna herrarna, att skillnaden är oerhört stor. Jag vill, som sagt, till herr Olssons i Kullenbergstorp anförande få tillägga, att det var 1925, som riksdagen på grund av väckta motioner i båda kamrarna beslöt skrivelse till Kungl. Maj:t med begäran om utredning, huruvida man skulle kunna få denna nya vägtyp, som här kallas »tillfartsvägar till Inlandsbanan». Förut ingick detta anslag under rubriken ödebygdsvägar. 1926 framlade den Kungl. Maj:t, som då satt, proposition till riksdagen och hemställde efter en utförlig motivering, att riksdagen måtte bevilja 150,000 kronor för byggande av sådana vägar, som förekomma under den föredragna punkten. Men statsutskottet yttrade i sitt

betänkande nr 144, vilket åtminstone av denna kammare blev enhälligt och utan debatt bifallet, bland annat, att utskottet i likhet med väg- och vattenbyggnadsstyrelsen måste finna det mindre nödigt, att för tillgodoseende av nu avsedda speciella syfte ytterligare en ny vägtyp infördes.

Nu är det så, herr talman, att norrlänningarna, som annars hava vittskiftande uppfattningar i fråga om vissa ting, dock i fråga om att tillgodose sina intressen som norrlänningar hålla fast tillsammans från kommunisterna till högern. De kunde vara en god förebild för oss andra, fast vi tyvärr icke kunna följa dem. Som sagt, norrlänningarna funno på ett nytt namn, det samma som finnes här. Det har kostat mycket pengar. Jag är säker, att om riksdagen i år beviljar detta högre anslag, så kommer från norrlandshäll nästa år begäran om ett ännu högre anslag. Det är en fullständig auktion. Så fort det gäller Norrland blir det höga anslag.

Jag är, herr talman, medveten om att det icke tjänar mycket till att argumentera. Därför skall jag icke säga mer utan inskränker mig till att yrka bifall till reservationen.

Härmed var överläggningen slutad. Herr talmannen framställde propositioner dels på bifall till utskottets hemställan i förevarande punkt, dels och på bifall till den vid punkten fogade reservationen; och förklarade herr talmannen sig anse svaren hava utfallit med övervägande ja för den förra propositionen. Herr Persson i Fritorp begärde emellertid votering, i anledning varav efter given varsel följande voteringsproposition upplästes och godkändes samt anslogs:

Den, som vill, att kammaren bifaller statsutskottets hemställan i punkten 9 av utskottets förevarande utlåtande nr 6, röstar

Ja;

Den, det ej vill, röstar

Nej;

Vinner Nej, har kammaren bifallit den vid punkten fogade reservationen.

Sedan kammarens ledamöter härefter intagit sina platser samt voteringspropositionen blivit ännu en gång uppläst, företogs omröstning med tillämpning av upprensingsförfarandet; och befanns därvid flertalet hava röstat för ja-propositionen, vadan kammaren bifallit utskottets hemställan i förevarande punkt.

Punkten 10.

Utskottets hemställan bifölls.

Punkten 11, angående tilläggsbidrag till vissa väganläggnings- och brobyggnads- m. fl. företag.

Uti punkten 19 av förevarande huvudtitel hade Kungl. Maj:t 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.

I samband härmed hade utskottet till behandling förehåft de likalydande motionerna nr 181 inom första kammaren av herr *Hansén m. fl.* och nr 319 inom andra kammaren av herr *Selberg m. fl.*, vari föreslagits, att riksdagen måtte till tilläggsbidrag till vissa väganläggnings- och brobyggnads- m. fl. företag till fördelning efter samma grunder, som bestämdes av 1918 års riks-

Ang. anslag till byggande av tillfartsvägar till Inlandsbanan.
(Forts.)

Ang. tilläggsbidrag till vissa väganläggnings- och brobyggnads- m. fl. företag.

Ang. dag, utöver förut för ändamålet beviljade medel, för budgetåret 1930/1931 tilläggsbidrag till vissa väg- och brobyggnads- m. fl. företag, utöver förut för ändamålet beviljade medel, för budgetåret 1930/1931 anvisa ett extra reservationsanslag av 3,664,600 kronor.

Utskottet hemställde, att riksdagen måtte, i anledning av Kungl. Maj:ts förevarande förslag och ovanberörda motioner 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 300,000 kronor.

I fråga om denna punkt hade reservationer avgivits:

av herrar *Lindblad, Widell, N. J. Martin Svensson, Rydén, Anderson* i Råstock, *Olsson* i Blädinge, *Holmgren* och *Persson* i Fritorp, vilka ansett, att utskottet bort hemställa, att riksdagen, med bifall till Kungl. Maj:ts förevarande förslag och med avslag å ovanberörda motioner, i vad de skilde sig från Kungl. Maj:ts förslag, måtte 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; samt

av herr *Hansén*, som ansett, att utskottet bort tillstyrka bifall till de i ämnet väckta motionerna.

Sedan punkten föredragits, yttrade:

Herr **Anderson** i Råstock: Herr talman! Som kammarens ledamöter finna, ha synpunkterna växlat åtskilligt i utskottet, där en ledamot på en punkt är reservant och på en annan går på utskottets förslag och en annan tvärtom. På denna punkt råkar jag befinna mig bland reservanterna. Jag anser nämligen, att när det gäller likviderandet av sådana kristidsaffärer som denna det någon gång bör vara slut. Den mening jag förfäktar delas, som herrarna finna, av åtskilliga andra kammarmedlemmar. Då det faktiskt är så, att riksdagen två gånger har beviljat ett extra tilläggsbidrag och sista gången sagt ifrån, att nu får det vara färdigt, tycker jag, mina herrar, att vi inte längre kunna hålla på med tilläggsbidrag. Jag vill tillägga, att fastän t. o. m. det län, jag tillhör, skulle tillföras en liten slant av detta, så kan jag dock inte vara med om denna sak så långt som motionärerna. Det skall nämligen *någon gång* vara färdigt.

Jag yrkar, herr talman, bifall till den av herr *Lindblad* m. fl. avgivna reservationen.

Herr **Lindmark**: Herr talman! Av i detta ärende avgivna motioner framgår, att det, för att sådan rättvisa skulle skipas, att tilläggsbidrag gäves i den omfattning, som angavs 1918 i den av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen avgivna cirkulärskrivelsen, skulle behövas ett belopp av drygt 3,600,000 kronor. Av statsfinansiella skäl har detta belopp icke kunnat ifrågakomma. Man har stannat vid en väsentligt lägre siffra. Kungl. Maj:t har föreslagit 100,000 kronor. Utskottet har följt väg- och vattenbyggnadsstyrelsen och föreslagit 300,000 kronor. Detta belopp är litet. Det understiger väsentligt vad som borde beviljas på denna punkt. När det nu gäller att välja mellan de siffror, som i dag äro möjliga, 100,000 eller 300,000, anser jag, att andra kammaren icke har något annat att göra än att följa utskottet och bevilja 300,000 kronor.

Jag vill än en gång understryka, att det här gäller ett tilläggsbidrag, som en gång utlovats väghållningsdistrikten men som de faktiskt ha blivit lurade på. Riksdagen ville icke i fortsättningen bevilja det belopp, som skulle ha krävts för att följa normalbestämmelserna vid tilldelning av tilläggsbidrag. Väg- och vattenbyggnadsstyrelsens cirkulär innehöll icke någon reservation för

att riksdagen möjligen skulle knappa in på anslagsbeloppen. Där meddelas endast, att väghållningsdistrikten ha att påräkna att tilläggsbidrag skola utgå efter de och de grunderna. Då är det väl ingenting att undra på, att vägarbeten satts igång just med en sådan utgångspunkt. De första åren tilldelades också tilläggsbidrag enligt de normala grunderna. De väghållningsdistrikt, som hade lyckats utföra sina vägbyggnader inom de närmaste åren, fingo följaktligen den fulla tilldelningen. Men så började anslagen visa sig vara för små, och riksdagen uttalade, att det var sannolikt icke möjligt att kunna få flera anslagsbelopp. Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen gick då till en begränsad tilldelning, till väsentligt lägre procentsatser än ursprungligen avsetts. Härtill kommer att de väghållningsdistrikt, som blivit lidande och fått tillgodoräkna sig en lägre procent, äro de ekonomiskt mera svaga distrikten. Då kan det icke ligga någon rättvisa i att man skall vara njugg med detta anslag, utan man bör väl i någon mån försöka mildra den faktiska orättvisa, som drabbat dessa distrikt.

Ehuru jag sålunda icke kan vara nöjd med vad utskottet föreslagit, men icke kan påräkna att få ett större anslag än vad utskottet föreslagit, och då utskottets förslag är betydligt bättre än reservationen, så ber jag, herr talman, att få yrka bifall till utskottets hemställan.

Herr Olsson i Kullenbergstorp: Herr talman! Jag ställer mig på den linjen, att 300.000 kronor böra utgå, och det gör jag för att en gång för alla få slut på denna sak. Jag understryker alltså detsamma som herr Anderson i Råstock uttalade.

När man såg utredningen, fann man, att det fanns möjlighet för vissa distrikt att bli litet bättre tillgodosedda, möjlighet för de mest betungade väghållningsdistrikten att få tillägg. Jag väntade inte, att herrarna uppe ifrån Norrland skulle vara nöjda, men jag tycker dock, att de kunde ha lämnat ett erkännande för vad man hade velat lämna de mest betungade distrikten. Jag skulle mycket misstaga mig, om inte herrarna nästa år återkomma med samma fråga. Men då kan jag försäkra, att jag kommer icke att gå med på ett enda öre, om jag är kvar i riksdagen och tillhör statsutskottet. Detta är en definitiv slutuppgörelse på det hela. De 300,000 kronorna få räcka så långt de kunna och fördelas så gott som möjligt. Med uttalande av detta ber jag, herr talman, att få yrka bifall till utskottets hemställan.

Herr Anderson i Råstock: Herr talman! Jag skall uppriktigt bekänna inför kammaren, att reservationen från min sida har tillkommit som en motvikt mot de extrema krav, som rests från motionärernas sida. Motionärerna begära inte mindre än 3,664,600 kronor. Inför det kravet sade jag mig, att det är alldeles nödvändigt att, för den händelse reservation till förmån för motionen göres, det också inom utskottet gjordes reservation för det lägre bidraget, enligt propositionen.

Det är på det sättet, att det i följd på grund av en dags »slagsmål» på utskottsavdelningen kom fram en kompromisslösning, som innebar en skrivelse till Kungl. Maj:t om att för särskilt betungade väghållningsdistrikt skulle utgå ett mindre belopp. För att belysa, hur det ligger till i verkligheten med detta, har jag tagit med från utskottet en tabell, som vi fått från väg- och vattenbyggnadsstyrelsen. I denna visas, att det län, jag har äran representera, fått den lägsta procentsatsen av alla beviljade tilläggsbidrag, eller 31. Därefter kommer min vän herr Perssons i Fritorp landamären, som fått 33 procent, medan Väster-norrlands län har fått 70 procent. Jämtlands län 64 procent. Västerbottens län 62 procent och Norrbottens län 70 procent. Jag tror, att man inte misstager sig om man säger, att man kan draga den slutsatsen av de angivna proportio-

*Ang.
tilläggsbidrag
till vissa väg-
anläggnings-
och
brobyggnads-
m. fl. företag.
(Forts.)*

Ang. tilläggsbidrag till vissa väg- anläggnings- och brobyggnads- m. fl. företag.
(Forts.)

nerna, att det icke är fråga om att missgynna Norrland, utan att den ståndpunkt vi antagit innebär, att genom den extra slant, som beviljas, det denna gång gäller att definitivt få frågan ur världen. I det avseendet ber jag att få fullt instämna med herr Olsson i Kullenbergstorp. I händelse, herr talman, herr talmannen skulle finna, att utskottets förslag bifallits, kommer jag icke att begära votering.

Herr **Olofsson** i Digernäs: Herr talman! Det är ganska egendomligt. Såväl den, som talade för utskottets förslag, som den, som talade för reservationen, sade sig vilja tillstyrka respektive belopp av det skälet, att de ville få ett slut på denna sak. För att få ett slut på saken ville den ene gå med på 100,000; den andre ville för samma ändamål gå med på 300,000 kronor. Jag vet nu inte med vilket av dessa anslag man först skulle nå sitt mål. Säkert är emellertid, att en del vägdistrikt i Norrland ha lidit och fått vidkännas orättvisor. Det är väl för att få ett slut på dessa orättvisor som herr Olsson i Kullenbergstorp för sin del vill gå med på det högre beloppet. Men då skall det vara absolut slut på alla anslag, förklarade han bestämt. Hava vi vidgått en orättvisa, kunna vi väl icke slå död på densamma bara genom att anslå det högre av två olika föreslagna belopp, utan man skall väl fullfölja saken och försöka skipa rättvisa så långt som möjligt.

Herr Anderson i Råstock gjorde en jämförelse mellan bidragen till de olika länen. Jag vill säga, att om man här skall göra en jämförelse i fråga om orättvisa, så skall den göras mellan de olika distrikten. De olika distrikten hava så betydligt olika tunga i fråga om vägskatt. Det är distrikt uppe i Norrbotten som ha 50—60 öre pr vägfyrek och däröver i vägskatt, då återigen i södra Sverige skatten är avsevärt lägre. Det är ojämnt härvidlag. Det kan förekomma en vägskatt på endast 20 öre per fyrek. Den statistik, som herr Anderson i Råstock kom med, faller över hela länet. Det är inte, som jag sade, så man skall betrakta denna sak, utan man skall skilja mellan de olika distrikten. Gör man på det sättet, finner man alldeles säkert, att en hel del vägdistrikt, särskilt i Norrland men även i mellersta och södra Sverige, Älvsborgs län t. ex. kunna ha en fordran på staten, som icke framgår av hur siffran för hela länet ter sig.

Jag ber att få yrka bifall till utskottets förslag men icke med den motivering, som herr Olsson i Kullenbergstorp hade, att det icke skall få resas ytterligare krav i denna fråga, utan rätt och slätt bifall till utskottets förslag.

Herr **Persson** i Fritorp: Herr talman! Min ärade vän herr Olofsson i Digernäs uttalade sin förvåning över att herr Anderson i Råstock, som yrkat bifall till ett anslag på 100,000 kronor, och herr Olsson i Kullenbergstorp, som yrkat på 300,000 kronor, båda förklarade att de framställt sina yrkanden för att det nu skulle bliva ett slut på dessa anslag. Jag vill då säga, att man kan nå detta mål med ännu ett yrkande, nämligen på rent avslag. Man kan även på den vägen komma till samma slut som herrar Anderson och Olsson gjorde. Jag var för min del genast inne på den linjen: rent avslag på framställningen. Jag anser nämligen, som herr Anderson i Råstock, att denna fordran är så gammal, att den borde vara preskriberad för länge sedan. Visserligen kan man här tala om orättvisor, såsom herr Olofsson gjorde, men skall man gå så långt tillbaka som till kristiden och låta staten inlösa alla orättvisor, som då begingos, då tror jag, att staten skulle komma ganska illa ut. Något sådant tror jag inte är möjligt.

Om jag emellertid, herr talman, skulle vara egoist, skulle jag uppenbart yrka bifall till de i ämnet väckta motionerna. Det är nämligen så, att det distrikt i Skåne, som jag tillhör, skulle få 44,500 kronor, och lika mycket skulle det distrikt få, i vilket herr förste vice talmannen bor, för den händelse motionen

bifölles. Nu är det emellertid så att i det vägdistrikt jag bor, vi för längesedan uppgivit varje förhoppning att erhålla dessa medel och därför avfört desamma ur räkenskaperna. Jag anser således, som sagt, att detta är något för gammalt och bör vara preskriberat. Jag håller före att riksdagen i stället borde gå fram en annan väg, nämligen den att hjälpa de vägdistrikt, som äro särskilt betungade. Det vore enligt mitt förmenande en riktig väg, vare sig de äro betungade av denna eller annan orsak.

Som frågan ligger till ber jag, herr talman, att få yrka bifall till den vid punkten fogade reservationen.

Herr Lindmark: Herr talman! Jag föranleddes att begära ordet, när herr Anderson i Råstock så starkt betonade, att detta var ett Norrlandsintresse, som norrlänningarna särskilt lade sig i selen för. Jag protesterar häremot. Jag finner, att dessa vägbyggnader utfördes under kristiden faktiskt i hela landet. Om man läser tabellen på sidan 83 i sjätte huvudtiteln av statsverkspropositionen, framgår ju, om jag inte minns fel, att alla län äro representerade och hava fått tilläggsbidrag. En del av dessa sydsvenska län hava t. o. m. erhållit en ganska låg procent. Det anslag, som nu här föreslås, skulle verkligen gälla hela landet, och det är här icke fråga om ett speciellt Norrlandsintresse. Detta har också verifierats av herr Persson i Fritorp, som nämnde fall från Skåne, där orättvisan var påtaglig.

Slutligen vill jag säga, att även jag hoppas på att det skall vara slut med ytterligare anslagskrav på denna punkt. Jag delar till fullo den åsikten, att man kan icke i all oändlighet fortsätta med detta.

Efter härmed slutad överläggning gav herr talmannen propositioner på de därunder förekomna yrkandena; och biföll kammaren utskottets hemställan.

Punkten 12, angående anslag till förbättring och underhåll av för automobiltrafiken viktiga gator och vägar i städerna.

Under punkten 20 av förevarande huvudtitel hade Kungl. Maj:t föreslagit riksdagen att

dels till förbättring och underhåll av för automobiltrafiken viktiga gator och vägar i städerna för budgetåret 1930/1931 anvisa ett extra förslagsanslag av 8,138,000 kronor, att direkt utgå av automobilskattemedel;

dels ock antaga av Kungl. Maj:t framlagt förslag till förordning om fördelning av automobilskattemedel.

I samband härmed hade utskottet till behandling förehaft följande inom riksdagen väckta motioner, nämligen:

de likalydande motionerna nr 48 inom första kammaren av herr *Elof B. Andersson m. fl.* och nr 87 inom andra kammaren av herr *Jeppsson m. fl.*;

motionen nr 49 inom första kammaren av herr *Gabrielsson m. fl.*; och

motionen nr 83 inom andra kammaren av herr *Olsson i Mellerud m. fl.*

Utskottet hemställde,

I. att riksdagen måtte

a) till förbättring och underhåll av för automobiltrafiken viktiga gator och vägar i städerna för budgetåret 1930/1931 anvisa ett extra förslagsanslag av 8,138,000 kronor, att direkt utgå av automobilskattemedel; och

b) med bifall till Kungl. Maj:ts förevarande förslag och med avslag å motionerna I:48 samt II:87 och 83, i vad de skilde sig från Kungl. Maj:ts förslag, antaga följande

*Ang.
tilläggsbidrag
till vissa väg-
anläggnings-
och
brobyggnads-
m. fl. företag.
(Forts.)*

*Ang.
förbättring och
underhåll av
för automobil-
trafiken
viktiga gator
och vägar
i städerna.*

Ang.
förbättring och
underhåll av
för automobil-
trafiken
viktiga gator
och vägar
i städerna.
(Forts.)

Förslag

till

Förordning om fördelning av automobilskattemedel.

Härigenom förordnas som följer:

1 §.

De under visst budgetår jämlikt förordningarna om automobilskatt, om särskild skatt å automobilgummiringar och om särskild skatt å bensin och motorsprit eller jämlikt de särskilda bestämmelser, Konungen enligt 18 § i förstnämnda förordning må hava meddelat, influtna skattemedlen (*automobilskattemedel*) skola i räkenskaperna från vederbörande anslag under riksstatsens sjätte huvudtitel omföras till en särskild, av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen förvaltnad fond, benämnd statsens automobilskattemedelsfond.

Från nämnda fond skola i första hand bestridas *dels* hälften av de enligt gällande lagar angående väghållningsbesvärets utgörande på landet samt om ödebygdsvägar utgående statsbidragen till vägunderhåll och vinterväghållning, *dels* vad av automobilskattemedel skall utgå i avlöning åt vägingenjörer, biträdande vägingenjörer och vägingenjörassistenter, *dels ock* vad som, jämlikt i sådant avseende gällande bestämmelser, av de enligt förenämnda förordning om särskild skatt å bensin och motorsprit influtna medlen skall ställas till lantbruksstyrelsens förfogande att användas till fiskerinäringens befrämjande.

Av återstående skattemedel skola tjugu procent tillfalla rikets städer för att användas till dessas gatu- och väghållning samt åttio procent landsbygden för att användas företrädesvis till förbättring och underhåll av för den allmänna samfärdseln särskilt betydelsefulla vägar och broar.

2 §.

Av städerna tillkommande andel av skattemedlen skola åttio procent fördelas mellan de särskilda städerna i förhållande till de belopp, som från dem influtit i automobilskatt.

Angående fördelningen av återstående tjugu procent förordnar Konungen.

3 §.

1 mom. Av landsbygdens andel av skattemedlen fördelas åttiofem procent på följande sätt:

a) Till väghållningsdistrikt, vars samtliga vägar övertagits till underhåll medelst vägkassan, utgår bidrag med fyrtiofem procent av distriktets verkliga kostnad för vägunderhåll och vinterväghållning under nästföregående kalenderår, dock allenast därest vägunderhållet hela det året ålegat vägkassan; och skall därvid i nämnda kostnad jämväl inbegripas all förvaltningskostnad, som icke uppenbarligen avser byggande av väg.

Till grund för beräklandet av ovan berörda verkliga kostnad skola läggas på föreskrivet sätt förda och granskade räkenskaper. Försummar väghållningsdistrikt att förebriaga nöjaktig utredning om storleken av samma kostnad, må, i den ordning Konungen bestämmer, väghållningsdistriktets rätt till nu omförmält bidrag förklaras förverkad.

b) Vad av omförmälda åttiofem procent återstår skall tillgodokomma de särskilda länen i förhållande till de belopp, som influtit i automobilskatt från respektive läns landsbygd, därvid iakttages, att Kalmar läns landstingsområden betraktas såsom särskilda län.

2 mom. Av återstående femton procent må ett belopp, motsvarande högst en halv procent av landsbygdens andel av skattemedlen, enligt Konungens

förordnande användas till understödjande av sådana forsknings- och undersökningsarbeten, som anses i synnerlig grad befämja ett ändamålsenligt användande av ifrågavarande skattemedel, och återstoden mellan länen fördelas på sätt Konungen förordnar.

4 §.

Konungen eller, efter Konungens bestämmande, underordnad myndighet äger att av skattemedel, som enligt 3 § 1 mom. b) och 2 mom. skola tillgodokomma visst län, årligen bevilja bidrag till förbättring av för automobiltrafiken särskilt viktiga vägar och broar inom länet.

Av skattemedel, som nyss sagts, äger ock Konungen årligen bevilja bidrag till underhåll av sådana av vederbörande vägkassa underhållna vägar och broar, vilkas underhåll på grund av automobiltrafik i synnerlig grad försvåras, ävensom till sådan vinterväghållning, som är till särskilt gagn för automobiltrafiken.

Vad av länet tillkommande skattemedel ej åtgår till beviljade bidrag skall besparas, intill dess sålunda uppkommet överskott bliver i enahanda ordning utdelat eller om dess användning annorledes förordnas.

Denna förordning träder i kraft den 1 juli 1930, från och med vilken dag förordningen den 28 maj 1926 (nr 161) om fördelning av automobilskattemedel upphör att gälla; dock att beträffande bidrag, som avses i 3 § 1 mom. a), de äldre bestämmelserna skola fortfarande gälla intill fördelningen av de under budgetåret 1930/1931 inflytande skattemedlen; samt

II. att motionen I:49 måtte anses besvarad med vad utskottet i sitt utlåtande anfört.

Vid denna punkt hade reservation avgivits av herr *Danielsson*, som ansett, att utskottet bort tillstyrka bifall till ovanberörda i ämnet väckta motioner I: 48 och II: 87.

Punkten föredrogs. Därvid yttrade:

Herr **Danielsson**: Herr talman! Den fråga, som nu kommer före, ligger delvis på ett annat plan än frågorna på de punkter, som förut här debatterats. På dessa senare punkter gällde det ändå en ökning av budgeten, en ökning, om man så vill, av skatten. Det var fråga om högre anslag till den ena eller andra typen av vägar.

Punkten 12) delas i två avdelningar a) och b). Jag nämner detta därför, att det i kantrubriken angives vara fråga om gator och vägar i städer. Detta anslag på 8,138,000 kronor är ju automatiskt utgående och utgör 20 % av automobilskattemedlen. Beträffande detta står ju ingen strid och råder ingen tvekan.

Jag har avgivit en reservation till förmån för de i ärendet väckta motionerna. Jag skall senare formulera mitt yrkande i full överensstämmelse med dessa motioner. Frågan gäller ju, med hur hög procent bidraget av automobilskattemedlen till vägunderhållet skall utgå. Procentsatsen är ju för närvarande 40. Den har av Kungl. Maj:t — vilket med tacksamhet erkännes — höjts till 45, och i de motioner jag syftar på yrkas på höjning till 50 % av de verkliga underhållskostnaderna. I en motion har yrkats på 55 %, men jag har i reservationen stannat för att tillstyrka motionerna med yrkande om 50 % av automobilskattemedlen till underhåll av vägar.

Jag påpekade, att frågan gäller icke någon ändring av budgeten; den berör inte heller på något sätt städerna, då städernas andelar icke alls skulle

Ang.
förbättring och
underhåll av
för automobil-
trafiken
viktiga gator
och vägar
i städerna.
(Forts.)

Ang.
förbättring och
underhåll av
för automobil-
trafiken
viktiga gator
och vägar
i städerna.

(Forts.)

rubbas. Detta är heller ingen speciell Norrlands- eller Skånefråga. I ofantligt många frågor är det ju så, att på det ena eller det andra hållet speciella bygdeintressen göra sig gällande. Här rör frågan hela vårt land. Den gäller alla väghållningsdistrikt. Det är av betydelse för dem i vilken mån de få bidrag av automobilskattemedlen till vägunderhållet. En ökning kan endast ske på det sättet, att länsstyrelsernas ordinarie andelar minskas. Genom en höjning av vägdistriktens underhållsbidrag skulle ju länens ordinarie andelar minskas med motsvarande summa. Man kommer härvidlag i konflikt med en sak, frågan om bidrag till nya vägbyggnader och vägförbättringar. Det är i detta avseende egentligen striden stått de många år vi diskuterat dessa saker. Vi komma nog ihåg de gångna årens historia på området, och jag behöver icke rekapitulera den. Den procentsats, varmed bidrag av automobilskattemedlen utgått, har ju år för år höjts, allteftersom bilskattemedlen vuxit och inkomsterna blivit större. Satsen har stigit i serien 10—15—20—25, och i fjol fastställdes en ökning på en gång av 15 % till 40. Nu har man här begärt en ytterligare ökning upp till 50 %. Motionärerna ha motiverat detta yrkande med att bilslitaget av vägarna sannolikt går upp till 90 % av hela slitaget. Man beräknade ju för några år sedan, att slitningen av vägarna till 75—90 % åstadkoms av bilarna. Säkert är, att bilarnas andel i vägarnas förslitning vuxit och växer för varje år som går. Bilarnas antal blir större, farten ökas, antingen vi nu komma att lagstifta om en fri hastighet eller om en maximihastighet. Det är ju inte bara biltrafiken som ökas utan också fortkörningen. En större bilhastighet kommer givetvis att innebära en större slitning av vägarna än vad som förekommer vid en lägre fart. Man kan vara tämligen säker på att i närvarande stund slitningen av vägarna till 90 procent förorsakas av biltrafiken. Det är under sådana förhållanden inte underligt, att man vill ha så mycket som möjligt av bilskattemedlen till underhållet, särskilt om man tänker på, att det redan för många år sedan uttalades, att den förslitning av vägarna, som utfördes av motortrafiken, skulle få betalas med bilskattemedel i en eller annan form. Om man kunde gå in för procentsatsen 50, skulle man med de 15 %, som komma på annat sätt, få ett underhållsbidrag av 65 %. Det är ändå ett långt steg upp till 85 eller 90 %, som väl borde vara det riktiga.

Här står man mellan två intressen. Det kommer givetvis att åberopas, att vi inte ha råd att minska länens ordinarie andelar för vägförbättringar. En hel del skäl kunna givetvis anföras för både den ena och den andra ståndpunkten. Jag tycker dock, att skälen för en sådan moderat ökning som den av mig åsyftade av den del av bilskattemedlen, som går till vägunderhållet, äro övervägande. Det är dock så, att ofantligt många vägdistrikt i vårt land tyngas av mycket hårda vägskatter. Jag skall inte trötta med några siffror. Jag skall icke alls ge mig in på sådana, ifall jag icke uppkallas och blir tvingad därtill. Vi veta emellertid att en vägskatt av 25 eller 30 öre eller något däröver per fyrk är det vanliga i ofantligt många distrikt. Det betyder cirka 4 å 5 kronor per bevillningskrona. Det finns en del väghållningsdistrikt, som ha mycket därutöver ända upp till 6, 7 och 8 kronor, men det är mera undantagsfall. En skattetunga för vägunderhållet av 5 kronor per bevillningskrona är ju ungefär detsamma som Stockholms stads kommunalskatt. Och detta bara för vägarna! Vi känna ju också till, att jordbrukarna få betala $2\frac{1}{2}$ gånger högre vägskatt i förhållande till inkomsten än andra skattskyldiga få göra för inkomst av kapital och arbete. Alla känna vi också till, hurudan ställningen är för jordbruket i våra dagar. Alla äro vi eniga om, att jordbruket kämpar med stora ekonomiska svårigheter, och vi äro också rätt eniga, tror jag, därom, att vi skola försöka på bästa sätt avhjälpa dessa svårigheter. Men meningarna gå ofta i sär beträff-

fande formen för dessa hjälpåtgärder. Den saken kan diskuteras. Vi ha olika åsikter därom. Det är svårt att avgöra, i vad mån vissa ifrågasatta hjälpåtgärder verkligen skulle hjälpa dem, som vi vilja hjälpa. Men här ligger frågan odiskutabel och klar. En höjning av procentsatsen för underhållsbidraget härvidlag kommer alla vägdistrikt till godo, med undantag av de ytterst få distrikt, där väggkassan ännu icke övertagit vägunderhållet. Vägunderhållet är ju i Kungl. Maj:ts proposition beräknat till 42 miljoner kronor med vissa avdrag för de vägar, där underhållet icke övertagits av väggkassan. Det blir således en slags skatteutjämning för de många vägdistrikten och för de olika skattedragarna på vår landsbygd. Jag undrar, om inte detta bör vara mera motiverat än att få litet mer till vägbyggnader. Det är givetvis också av behovet påkallat, att dessa fortgå undan för undan. Men det är väl ändå inte så farligt, om detta icke går så förfärligt fort. Jag tycker, att det är nödvändigare att ge litet mer till underhållet. Man säger, att det kan bli för mycket bidrag från det allmänna. Jag har hört en del personer undra, om det inte kan bli så mycket, att vägdistrikten komma att slösa med pengarna, att vara mindre aktsamma om medlen. Jag tror inte detta är farligt. Så pass tynger nog vägskatten i de allra flesta vägdistrikt, att de icke frestas till något överdåd eller slöseri med pengarna.

Det är dessa synpunkter, som varit bestämmande för mig, då jag för min del icke kunnat följa utskottet härvidlag. Jag tror, att man bör betänka sig innan man går att avslå dessa motioner. Ty de innebära förslag om en skatteutjämning och en hjälp åt jordbruket och landsbygden i detta fall. Det har ju sagts beträffande vissa andra frågor och det kommer kanske att sägas även här, att vi skola vänta till dess vi få den stora utredningen färdig. Det argumentet har jag åtminstone hört privatim framställas. Men jag tror, att denna utredning kommer att få till resultat, att skattebördan för jordbrukets vidkommande kommer att väsentligt lättas, så att jordbrukarna komma att ställas i nivå med övriga inkomsttagare. Under väntan härpå tycker jag inte det är rätt, att jordbruket skall ha en mindre del till vägunderhållet, då denna tunga vilar $2\frac{1}{2}$ gånger tyngre på jordbruket än på andra skattedragare. Utan under väntan på denna utredning, vilken, såsom jag tror och hoppas, skall ge till resultat lättnader i jordbrukets tunga härvidlag, är det skäl i att ge så mycket som möjligt åt vägdistrikten till underhållskostnadernas bestridande. Det är ju långt igen, innan bilarna få betala sin rättvisa andel av slitaget av vägar. Jag har, som sagt, icke kunnat följa de motionärer, som velat höja procenten till 55, utan jag har stannat vid att yrka en höjning upp till 55 procent av hela underhållskostnaderna.

Jag nämnde, att jag närmare skulle formulera detta yrkande. Det är ju bara en enda punkt det gäller. Men det medför dock en del ändringar i utskottets såväl motivering som kläm. Jag skall sålunda, herr talman, be att få framställa följande yrkande, nämligen att riksdagen måtte bifalla utskottets hemställan med följande ändringar däri och i motiveringen:

1. att *motiveringen* å sid. 32 första stycket får följande lydelse:

»Utskottet finner vad motionärerna E. B. Andersson m. fl. (motion I: 48) och O. Jeppsson m. fl. (motion II: 87) anfört för höjandet av det extra bidraget från automobilskattemedlen för vägnas underhåll på landsbygden från av Kungl. Maj:t föreslagna 45 % till 50 % vara övertygande och alltså ägnat att vinna riksdagens bifall. Inräknat det ordinarie underhållsbidraget på 30 % enligt väglagen skulle alltså 80 % av kostnaderna för underhållet falla på staten och 20 % på vederbörande väghållningsskyldiga.»

2. att *utskottets hemställan* förändras som följer:

I. att riksdagen må

a) till *förbättring och underhåll av för automobiltrafiken viktiga gator och*

*Ang.
förbättring och
underhåll av
för automobil-
trafiken
viktiga gator
och vägar
i städerna.*

(Forts.)

Ang.
förbättring och
underhåll av
för automobil-
trafiken
viktiga gator
och vägar
i städerna.

(Forts.)

vägar i städerna för budgetåret 1930/1931 anvisa ett extra förslagsanslag av 8,138,000 kronor, att direkt utgå av automobilskattemedel;

b) med anledning av Kungl. Maj:ts förevarande förslag samt herr C. P. Olssons i Mellerud motion (II: 83) och med bifall till herrar E. B. Anderssons m. fl. och O. Jeppssons m. fl. motioner (I: 48 och II: 87) antaga följande

Förslag till förordning om fördelning av automobilskattemedel.

Härigenom förordnas som följer:

1 §.

De under visst budgetår jämlikt förordningarna om automobilskatt, om särskild skatt å automobilgummiringar och om särskild skatt å bensin och motorsprit eller jämlikt de särskilda bestämmelser, Konungen enligt 18 § i förstnämnda förordning må hava meddelat, influtna skattemedlen (*automobilskattemedel*) skola i räkenskaperna från vederbörande anslag under riksstatsens sjätte huvudtitel omföras till en särskild, av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen förvaltdad fond, benämnd statens automobilskattemedelsfond.

Från nämnda fond skola i första hand bestridas *dels* hälften av de enligt gällande lagar angående väghållningsbesvärets utgörande på landet samt om ödebygdevägar utgående statsbidragen till vägunderhåll och vinterväghållning, *dels* vad av automobilskattemedel skall utgå i avlöning åt vägingenjörer, biträdande vägingenjörer och vägingenjörsassistenten, *dels ock* vad som, jämlikt i sådant avseende gällande bestämmelser, av de enligt förenämnda förordning om särskild skatt å bensin och motorsprit influtna medlen skall ställas till lantbruksstyrelsens förfogande att användas till fiskerinäringens befrämjande.

Av återstående skattemedel skola tjugu procent tillfalla rikets städer för att användas till dessas gatu- och väghållning samt åttio procent landsbygden för att användas företrädesvis till förbättring och underhåll av för den allmänna samfärdseln särskilt betydelsefulla vägar och broar.

2 §.

Av städerna tillkommande andel av skattemedlen skola åttio procent fördelas mellan de särskilda städerna i förhållande till de belopp, som från dem influtit i automobilskatt.

Angående fördelningen av återstående tjugu procent förordnar Konungen.

3 §.

1 mom. Av landsbygdens andel av skattemedlen fördelas åttiofem procent på följande sätt:

a) Till väghållningsdistrikt, vars samtliga vägar övertagits till underhåll medelst vägkassan, utgår bidrag med femtio procent av distriktets verkliga kostnad för vägunderhåll och vinterväghållning under nästföregående kalenderår, dock allenast därest vägunderhållet hela det året ålegat vägkassan; och skall därvid i nämnda kostnad jämväl inbegripas all förvaltningskostnad, som icke uppenbarligen avser byggande av väg.

Till grund för beräkandet av ovan berörda verkliga kostnad skola läggas på föreskrivet sätt förda och granskade räkenskaper. Försummar väghållningsdistrikt att förebringa nöjaktig utredning om storleken av samma kostnad, må, i den ordning Konungen bestämmer, väghållningsdistriktets rätt till nu omförmält bidrag förklaras förverkad.

(Återstoden lika med utskottets förslag.)

Med herr Danielsson förenade sig herrar *Osberg* och *Lundén*.

Herr **Anderson** i Råstock: Herr talman! Som vanligt på denna punkt slås vi om fördelningen. Det är väl ingen som anser, att man får mera pengar

eller större lättnad för vägdistrikten med den ena än med den andra metoden, utan man har klart för sig, att man har ett visst belopp att röra sig med, och det får man hushålla med på bästa sätt. Jag kan försäkra herrarna, att om man talar med dem, som ha med vägfrågorna i landet att göra, från vägstyrelserna till vägkonsulenterna och länsstyrelserna, så anse vi, att det är en mycket för liten del som man får till att utföra av trafiken verkligen påkallade, nödvändiga vägförbättringar. Det är ett faktum, som herrarna inte komma ifrån. Jag misstänker, att om i dag mot all förmodan det nyss framställda yrkandet skulle segra, så skulle det inte komma att dröja synnerligen länge, innan man på ett ganska kännbart sätt fick veta, att det som blir kvar inte räcker till att utföra de, såsom jag nämnde, alldeles nödvändiga förbättringarna. Slå ut dessa 13 miljoner kronor, som enligt utskottets förslag skulle bli kvar för sistnämnda ändamål, på 24 län, och slå ut pengarna inom varje län på de vägdistrikt, som finnas, och det blir mycket små slantar som komma att stå till förfogande för ändamålet i det särskilda fallet. Om jag skulle anlägga enbart skattesympunkter på detta, så skulle jag ha all anledning att gå med på denna reservation. Ty genom det beslut, som fattades härom året en natt, jag vill minnas mellan klockan 11 och 12, genomfördes ju en sådan omläggning av grunderna för vägskatten, att industriarbetare och löntagare fingo bära dubbelt så mycket som förut. Skulle jag se saken ur den synpunkten, så skulle jag alltså naturligtvis vara med på reservationen. Men eftersom jag tycker, att det gör detsamma, ur vilkendera fickan man tar pengar till förbättringar eller till underhåll, så kan jag inte anse det vara klokt att draga iväg alltför långt med detta. Jag tror, liksom herr Danielsson, att den utredning, som nu pågår och som väl snart är färdig, kommer att leda till en rätt betydande omläggning av förhållandena på detta område. Men jag är inte säker på, att det är klokt att redan nu utan vidare diskontera den mycket approximativt beräknade siffran för bilarnas andel av slitaget av vägarna. Jag ber att få understryka, att den siffran *beräknats* till 75 å 90 procent. Men här vill man, fastän det är osäkert, om denna andel verkligen motsvarar ens 75 procent, dock omedelbart höja underhållsbidraget till sammanlagt 80 procent. Jag tror icke det är klokt att gå så till väga, och jag ber därför, herr talman, att i alla avseenden få yrka bifall till utskottets hemställan.

Herr förste vice talmannen **Hamilton**: Herr talman! Av utskottets betänkande framgår, att utskottet icke vidare beaktat de av herrar Jeppsson i Mörum och Olsson i Mellerud väckta motionerna i föreliggande fråga. Alla erkänna vi, att jordbruket i närvarande stund befinner sig i ett krisläge, och alla äro vi också, tror jag, eniga om att vilja hjälpa jordbruket ur detta krisläge. Våra meningar gå allenast isär, då det gäller sättet för att åstadkomma denna hjälp. Det mest berättigade kravet från jordbrukarnas sida torde väl vara att bli likställda med andra inkomsttagare med avseende på skatternas utgörande för statliga ändamål. Skatten vilar, som herrarna väl veta, hårt på jordbruket. Kommunalskatten utgår efter 6 procent av taxeringsvärdet, och taxeringsvärdet lägges till grund även när det gäller vägskatten. Intet avdrag får ske för skulder, som äro intecknade i jordbruket. Detta gör, att skatten vilar på inkomster, som delvis äro obefintliga. Den svåraste och mest orättvisa av skatterna är säkerligen den, som utgår för vägunderhållet. Om man utgår från 1927 års statistik, den senast publicerade, så belöper sig, såsom här redan nämnts, denna skatt till 5 kronor per bevillningskrona för jordbruket och i vissa distrikt ändå mer. Så t. ex. uppgick den i Över-Kalix distrikt till icke mindre än 20 kronor 83 öre. Det innebär, om jag vänder mig till statsrådsbänken, att statsrådet skulle få avstå i vägs katt närmare 5,000 kronor av sin lön, därest han var bosatt i detta norrländska distrikt. Vill kammaren i

Ang.
förbättring och
underhåll av
för automobil-
trafiken
viktiga gator
och vägar
i städerna.
(Forts.)

Ang.
förbättring och
underhåll av
för automobil-
trafiken
viktiga gator
och vägar
i städerna.
(Forts.)

detta ögonblick räcka en hjälpande hand åt jordbruket, så finns det ett tillfälle att göra det här i dag genom att bifalla den reservation, som avgivits av herr Danielsson. Ett bifall till Kungl. Maj:ts förslag skulle — jag utgår från den senaste statistiken, den är tyvärr gammal, och förhållandena ha kunnat ändra sig något sedan dess — innebära en skattelindring i medeltal av 30 öre per bevillningskrona. Men ett bifall till herr Danielssons reservation skulle innebära en skattelindring av bortåt 60 öre per bevillningskrona. Det kan visserligen synas vara en rätt ringa andel av den vägs katt, som vilar på jordbruket och på hela landsbygden i övrigt, även de arbetare och löntagare, som herr Anderson i Råstock nyss talade om, men lättnaden skulle dock vara en mycket välkommen sådan. Alla, både inom regeringen och andra högerns män samt övriga, som säga sig vara välvilligt stämda mot jordbruket, kunna i dag i handling, om de önska det, visa att så verkligen är fallet.

Nu säger herr Anderson i Råstock, att dessa 13 miljoner kronor — jag vill minnas att det är 13,700,000 — som skulle återstå för vägbyggnader, är ett så litet belopp, att det icke tål vid någon minskning. Ett bifall till herr Danielssons reservation skulle innebära en minskning av beloppet med omkring 2 miljoner kronor till omkring 11 miljoner kronor. Är det verkligen skäl att med högre belopp än dessa 11 miljoner kronor stimulera vägdistrikten att bygga vägar och därigenom ytterligare öka skatten. Jag inser tillfullo nödvändigheten av nya vägbyggnader och av förbättringar i vårt vägsystem. Men det är en statens angelägenhet, inte en orternas angelägenhet. Vägararna äro nu för tiden transiteringsvägar. Det är inte mer än rimligt, att städerna, som äga hälften av bilarna och som trafikera våra vägar lika mycket som landsbygdens folk eller mer, också skola vara med och betala förbättringarna av våra vägar. Vi skola erinra oss, att Kungl. Maj:ts proposition för år 1919 beräknade vägunderhållet till allenast 9,200,000 kronor. I den nu föreliggande propositionen beräknas detsamma till 41,500,000 kronor. Härav framgår hur vägunderhållet har ökats, och även om andelen av bilskattemedlen har höjts, ha dock kostnaderna för vägunderhållet i betydlig mån ökats för landsbygdens folk och framför allt för jordbrukarna. Nu säger herr Anderson i Råstock, att inom många distrikt anses, att det är vida bättre att få anslag till byggnader än till underhåll. Ja, det står ju distrikten fritt att använda anslagna medel till byggnadsändamål. Men varför skall man tvinga distrikt, som inte behöva och inte vilja ha nya vägbyggnader, varför skall man belasta dem med högre skatt? Det vill jag fråga herr Anderson i Råstock. Av de 5 kronor, som hittills utgått i vägs katt, har enligt 1927 års statistik en andel av 1 krona 50 öre per bevillningskrona gått till byggnader. Det visar ju, hurudant läget i själva verket är.

Jag får verkligen vädja till denna kammare: om den hyser någon välvilja för Sveriges jordbruk och landsbygd, så bered dem denna lilla ifrågasatta skattelindring av ungefär 60 öre i medeltal eller, när det gäller de hårdast betungade distrikten, kanske upp till 1 krona. Det är dock någon hjälp ni därmed bringa. En berättigad skattelindring bör väl ingen kunna motsätta sig.

Herr *Bengtsson* i Norup instämde häruti.

Herr *Olsson* i Mellerud: Herr talman, mina herrar! Jag åhörde debatten i denna fråga i första kammaren och fick då tillfälle att konstatera, att en framskjuten statsutskottsledamot försvarade statsutskottets ställning i detta fall, d. v. s. avslag av motionen om ökning av underhållsbidraget, med att fråga: Vart skulle det taga vägen, om vi gå över 75 procent? Skola vi bibehålla vägstyrelserna vid ansvaret ute i vägdistrikten, så kan jag inte förstå, sade han, att vi kunna gå högre än 75 procent. Det är att märka, att denne statsutskotts-

ledamot är en stadsrepresentant, och jag vill till hans ursäkt anföra, att han troligen inte förstär dessa frågor.

Det är på det sättet, att för närvarande kommer cirka 90 procent av vägslitaget på bilarna. Det bestrides av statsutskottets vice ordförande, när han säger, att statsutskottet föregående år sagt, att bilslitaget eller rättare sagt bilarnas vägslitning torde uppgå till 75 procent, men jag vill erinra om att då man säger så, bygger man på en tidigare trafikräkning. Det var föregående år man fällde detta yttrande, och det gällde en tid som låg ännu ett år tillbaka. Det var då som bilarnas vägslitning beräknades till 75 procent, men man förmodade att den inom en nära framtid komme att uppgå till 90 procent. För den, som har en smula erfarenhet om vägtrafiken, torde det icke vara något tvivel underkastat, att vi för närvarande hunnit till den tidpunkt, då bilarnas slitning på vägbanan utgör 90 procent av vad underhållet kostar.

Jag vill kassera in ett annat erkännande, som, såvitt jag vill minnas, både departementschefen och statsutskottet gjort vid samma tillfälle. Man säger, att naturligtvis skall biltrafiken bära de kostnader, som den själv förorsakar. Här ha vi, menar jag, den riktiga utgångspunkten. Erkänna vi denna princip, att biltrafiken skall bära sina egna kostnader i fråga om vägunderhållet, och konstaterar man, att den slitning, som uppstår av biltrafiken, motsvarar 90 procent, så är det en klar utgångspunkt för en rättfärdig fördelning av automobilskattemedlen till vägunderhållet.

Vi ha sedan 1927 även inom löntagarekretsar kännning av vägskatten på ett sätt, som gör, att man undrar, vart det bär hän, om man fortsätter med vägskatten som hittills. Det heter att vi ha beretts lättnad år efter år. Ja visserligen. För närvarande uppgå dessa lättnader i form av bidrag till vägunderhållet till sammanlagt 70 procent, och med den ökning, som i statsverkspropositionen föreslås, till 75 procent. Men ännu är det ett gott stycke kvar till den rättfärdiga linje, som man har rätt att fordra, skall beträdas. Jag kan inte se något förnuftigt skäl, som talar för att landsbygdens folk skall åläggas sådana hårda vägskatter, som vi tvingats att dragas med. Den belöper sig i de fall, där uttaxeringen i väghållningsdistrikten är ganska rimlig, ofta till större belopp än landstingsskatten. Den belöper sig för jordbruken i många fall till dubbelt mot vad landstingsskatten kräver. Det är icke rimligt, och det är möjligt att lätta bördan.

Det enda förnuftiga skäl, som kan anföras till försvar för avslag på motionen, det är, att man säger, att därigenom att vi överföra en större del av automobilskattemedlen till vägunderhållet undandraga vi en del av dessa medel från nyanläggningar. Jag medger, att det är ett skäl, som kan diskuteras. Jag förstär, att på håll, där man är särskilt angelägen om att få mycket arbete i gång, man blir betänksam på den punkten. Det är för mig den ömmaste punkten i detta resonemang. Men den håller dock icke. Om vi fortsätta tankegången där, skola vi finna, att det kan inte anföras något rimligt skäl, varför vi skola använda vägskatten såsom ett instrument till åstadkommande av väganläggningar. Vid vägskatten medges det inga avdrag, den är icke progressiv och den är en av de mest klumpfotade skatter vi ha. Det är inte rimligt att använda vägskatten såsom ett instrument, såsom ett medel att utföra nya, om också nyttiga väganläggningar med. Om vi icke ha råd att utföra väganläggningar, om bilskattemedlen icke räcka till för ändamålet, så skola vi taga medlen därtill ur statsskatten, som fördelar bördan på ett rättvisare sätt.

Det är icke så, som statsutskottets vice ordförande säger, att det gör detsamma, ur vilka fickor man tar pengarna. Det gör icke detsamma, åtminstone inte för de fattiga i landet, det må sedan vara bönder eller arbetare. Om vi se på den totalsumma, som för närvarande utkräves av landsbygdens vägskattedra-

*Ang.
förbättring och
underhåll av
för automobil-
trafiken
viktiga gator
och vägar
i städerna.
(Forts.)*

Ang.
förbättring och
underhåll av
för automobil-
trafiken
viktiga gator
och vägar
i städerna.
(Forts.)

gare, så finna vi den uppgå till 30 miljoner kronor av 77 miljoner. Det är inte några småsummor det är fråga om. Nu vet jag, att man kommer att anföra, att den ökning av bidraget, som lämnats av föregående års riksdag, har ännu inte trätt i kraft, och där ha vi ytterligare lindring att inkassera. Det är sant, dessa medel verka icke förrän på en kommande budget för väghållningsdistrikten, men det är en lätt sak att räkna ut, vilken lindring som kan komma genom denna lättnad. Det är inte tillräckligt, och vi behöva fortsatt lindring i vägskattetungan. Det är den ömma punkten. De väghållningsdistrikt, som befinna sig i ekonomiska bekymmer, kunna uppskjuta väganläggningar, men de måste utföra underhållet på vanligt sätt.

Man anföra vidare, att herr statsrådet har i årets budget höjt bidraget med 5 procent till underhållet. Jag ber att få fästa herrarnas uppmärksamhet på att denna höjning dock i verkligheten knappast kan betraktas som någon höjning alls. Genom den i utsikt ställda höjningen av maximigränsen för bilarnas hastighet komma med säkerhet de fem procenten att uppslukas. Det är naturligtvis ytterligt svårt att kunna bevisa, hur mycket som kommer att uppslukas av den större bilhastigheten, men med den kännedom jag har av trafikfrågor tror jag mig kunna med bestämdhet såsom mitt omdöme hävda, att jag tvivlar på att de fem procenten komma att utgöra kompensation för den höjning av maximihastigheten, som man ställt i utsikt och som jag förmodar blir riksdagens beslut.

Det har talats om jordbrukskrisen och det behov av lättnad lantbruket har. Jag upprepar vad herr förste vice talmannen yttrat om att här är ett tillfälle att i praktisk handling omsätta teorierna. Jag finner det mycket egendomligt, om man på håll, där man vill hjälpa jordbruket, icke vill begagna detta tillfälle och vidtaga en förnuftig handling för att lätta den kris, som vi alla erkänna är till finnandes, om man från detta håll icke skulle stödja den aktion, som här ifrågasatts.

Jag har, som jag kanske tidigare nämnde om, på denna punkt väckt en motion, däri jag tagit sikte på att komma upp till 55 procent av bidraget av automobilskattemedlen till väghållningsdistrikten. Det skulle utgöra sammanlagt med det direkta statsbidraget 85 procent. Jag finner, att det inte lyckats att i statsutskottet driva upp en enda röst för denna motion. Jag tänker följaktligen gå på herr Danielssons reservation till förmån för en ökning av upp till 50 procent. Jag beklagar, att jag inte kan få gå på den linje, jag skisserat i motionen och som jag vill beteckna såsom innefattande den siffra, som man har rätt att kräva från landsbygdens vägskattedragare. Jag ber, herr talman, att få yrka bifall till herr Danielssons reservation.

I detta anförande instämde herrar *Andersson* i Katrineholm, *Brännberg* och *Hällgren*.

Herr Lindmark: Herr talman! Vi kunna vara ense om, vi som framhålla vikten av skattelättnader, att det är alldeles nödvändigt, att det svåra skattestrycket på landsbygden blir lättat. Men jag är inte säker om att vi äro på den rätta vägen, om vi just nu skulle gå den väg, som herr Danielsson förordat för att vinna en sådan skattelättnad. Jag skall påpeka en sak. Det är nämligen så, att här i landet ha vi en myckenhet av gamla broar, som måste ombyggas, och behovet av dessa ombyggnader har vuxit mycket tack vare den tunga automobiltrafiken. Det kan hända, att förekomsten av gamla fallfärdiga broar är särskilt för handen i Norrland, där de stora älvarna finnas och brobyggerna kosta så mycket, men även om behovet skulle vara störst i Norrland, så synes det mig, att man får icke genom en höjning av bidragsprocenten

av automobilskatte medlen till vägunderhållet göra det omöjligt att utföra dessa ombyggnader. Det är dock så, att brobyggnaderna kan man inte uppskjuta hur länge som helst. De måste utföras, när den gamla träbron icke längre håller, och för den händelse man inte av automobilskatte medel kan få anslag till bygget, har väghållningsdistriktet inte annat att göra än att upplåna erforderliga penningmedel och låta utföra arbetet, och detta innebär en ganska hård påfrestning av vägkassan. Det blir dyra räntor.

För tre år sedan voro vi uppe i 19 miljoner kronor bidrag till brobyggnader och vägförbättringar av automobilskatte medel. De två sista åren har summan sjunkit till 13 miljoner kronor, och efter den höjning av procenten, som Kungl. Maj:t föreslagit, stå 13,500,000 kronor till förfogande.

Vi böra även ihågkomma, att det numera icke utgår bidrag från allmänna vägenslaget till vägomläggningar och brobyggnader, utan hela den kostnaden är överflyttad till automobilskatte fonden. Jag håller före, att starka skäl tala för att vi detta år måste stanna vid vad Kungl. Maj:t föreslagit. Det är vackert så, att vi fått en höjning med fem procent. Jag vill dock uttala, att längre fram bör denna bidragsprocent höjas. Troligen kommer automobiltrafiken att ytterligare utvecklas, och vi ha därmed också att påräkna ökade inkomster av automobilskatten. Då torde vi kunna tillgodose dels detta stora behov av väg och broförbättringar dels ock högre bidragsprocent till vägunderhållet. Jag ber, herr talman, att få yrka bifall till Kungl. Maj:ts förslag och utskottets hemställan.

Herr **Olofsson** i Digernäs: Herr talman! Jag får erkänna, att jag är syndabock för att det inte är mer än *en* reservant i utskottet. Jag är själv motionär, men icke förty har jag nödgats gå med utskottet. Jag skall dock erkänna, att jag skall inte gråta, om kammaren vill gå på herr Danielssons reservation. Jag har emellertid icke ansett mig kunna komma med en reservation vare sig i avdelningen, där vi, både den ena och den andra, fått jämka åsikterna, för att komma till enighet, eller i utskottet. Jag har ansett, att denna fråga liksom andra frågor borde komma under den revision, som måste bli i fråga om alla dessa vägsförsmål. Jag har som sagt stått ensam och inte fått någon enda röst med mig i avdelningen. Jag nödgades lägga ned mitt votum i frågan — om det var rätt eller orätt få andra bedöma — men det är så, att det är en hel rad av frågor, som måste underkastas revision på samma gång som hela väglagen och jag trodde då, att frågan där har sin rätta plats. Jag skall, som sagt, icke fälla någon tår, om kammaren går med på herr Danielssons reservation, men jag gör inte något yrkande.

Chefen för kommunikationsdepartementet, herr statsrådet **Borell**: Herr talman! Som kammaren kanske erinrar sig, framhöll jag i fjol mina betänkligheter, när det gällde minskning av det belopp, som skulle tilldelas vägfonden. Mitt huvudskäl var, att vi här i landet ännu ha en hel del svagt byggda vägar, som icke tåla den tunga trafiken och därför kräva ett mycket dyrbart underhåll. På dessa svaga av automobiler starkt trafikerade vägar är det nödvändigt att verkställa förstärkningsarbeten, om man icke är efter år skall nödgas bekosta ett underhåll, som blir oproportionerligt dyrt. Enda sättet att få ned kostnaderna för underhållet är, att de starkt trafikerade vägarna sättas i stånd, så att de kunna tåla trafiken. På längre sikt blir ett dylikt tillvägagångssätt mest ekonomiskt.

När jag i år hade att fatta ställning till frågan, om med vilken procent underhållsbidraget skall utgå, hyste jag en viss tvekan, om man kunde gå längre än i fjol, men dels ha automobilskatte medlen visat ytterligare stark ökning,

Ang.
förbättring och
underhåll av
för automobil-
trafiken
viktiga gator
och vägar
i städerna.
(Forts.)

Ang.
förbättring och
underhåll av
för automobil-
trafiken
viktiga gator
och vägar
i städerna.
(Forts.)

och dels påverkades jag av det särskilda betryck, för vilket jordbruket är utsatt.

När man talar om, att en ytterligare ökning av skatteprocenten skulle lätta vägskatterna, innebär ju naturligtvis detta en viss sanning, men man kan dock ej utgå från, att det belopp, som ytterligare skulle skjutas över på underhållet, skulle komma att medföra motsvarande skattesänkning. Det beror på, vilka vägförbättringsarbeten som måste utföras i vederbörande distrikt. En hel del sådana arbeten pågå, som rimligen ej kunna avbrytas utan måste fullföljas. Finnas då ej tillräckliga medel i fonderna till dessa, finnes ingen annan utväg, än att distrikten få ta upp lån, varpå de få betala ränta, till dess medel bliva tillgängliga i vägfonden. Jag förstår väl, att man exempelvis i Kristianstads län — där man kommit mycket långt med vägförbättringarna och har synnerligen bra vägar, så att om några större påfrestningar på vägfonderna ej behöver komma i fråga — ej är rädd att flytta över medel från fonden till underhållsbidraget. Men annorlunda förhåller det sig t. ex. i Norrland. Jag åberopar en föregående ärad talares uttalande om de många och stora arbeten, som måste utföras för reparation och ombyggnad av fallfärdiga broar. Man kan således ej som en allmängiltig sats säga, att man får mindre vägskatt, därför att man lägger mera till underhållsbidraget och mindre till vägfonden. Det beror, som sagt, på förhållandena i varje vägdistrikt, och kvar står, att det i längden alltid är mest ekonomiskt att göra vägarna så pass goda, att underhållsbidraget inskränkes till att draga minsta möjliga kostnad. Vid sådant förhållande och då vi nu gått i rask takt framåt år från år, med avseende å ökning av underhållsprocenten, tror jag, att det är förståndigt, att vi f. n. ej gå längre, än Kungl. Maj:t föreslagit. Det är naturligtvis synnerligen önskvärt, att man framdeles kan gå än längre, och under förutsättning att automobilskattemedel inflyta ungefär i samma omfattning som nu — och än mer, om de skulle ökas — är det uppenbart, att i den mån som erforderliga vägförbättringsarbeten blivit slutförda och påfrestningen å vägfonderna därmed minskas, bör man ytterligare öka underhållsprocenten.

Jag skall i förbigående med anledning av ett yttrande av en ärad talare, att man borde kunde förvänta en ytterligare stegring av automobilskattemedlen, få säga, att detta ej är så alldeles säkert. Åtminstone kan man antaga, att de ej längre komma att växa i samma starka takt som hittills. De utgifter, som utöver de vanliga driftkostnaderna påvåla bilägarna, äro rätt så dryga. Bilskatten är betydlig och därtill kommer utgiften för den obligatoriska försäkringen. Till mig ha från åtskilliga håll i landet skriftligen och muntligen omnämnts, huru som dessa utgifter nu spela en sådan roll, särskilt för bilägare i blygsam ekonomisk ställning, att många av dem ej längre kunna använda sina bilar utan måste låta dem stå obegagnade. Detta motverkar en fortsatt ökning av automobilskattemedlen. Detta i förbigående.

Jag slutar, som jag började, med att säga, att jag tror, att det vore klokt att f. n. ej gå längre än Kungl. Maj:t föreslagit. Men, som den föregående ärade talaren nämnde, framdeles, när man hinner längre med avseende å vägförbättringar, torde ännu större lättnader i fråga om vägunderhållet böra kunna genomföras.

Herr Andersson i Rasjön: Herr talman, mina herrar! Då vi tidigare i dag behandlade en punkt på sjätte huvudtiteln, var det en talare på örebrolänsbänken, som gjorde en del reflexioner på vägfrågans område och därvid kom till den slutsatsen, att vi ej ha råd att fortsätta och lägga ner tiotals miljoner årligen på nyanläggning av vägar och omläggning av förut befintliga, fullt trafikdugliga dylika. Jag kan instämma i så gott som allt vad han yttrade. Jag tror ej, att det är möjligt för ett land med våra ekonomiska

resurser att fortsätta med ett så starkt forcerat byggnadsarbete på vägväsendets område, som vi fått bevittna, sedan automobilskatten infördes i landet. Vid den punkt vi nu behandla finnes ett tillfälle för den ärade talaren och de med honom liktänkande att manifesteras allvaret i sin uppfattning. Här gäller att väga mellan oundgängliga utgifter och sådana, som åtminstone tillsvidare kunna uppskjutas. Jag är för min del icke villig att helt godtaga det yttrande, som statsrådet nyss här hade. Jag tror snarare, att det ligger till så, att vägbyggnadsarbetena, ej annat än i undantagsfall, äro så trängande, att de icke kunna uppskjutas. Så är emellertid ej förhållandet med underhållsarbetena. Dessa måste skötas kontinuerligt, och i den mån automobiltrafiken växer och påfrestningen på vägarna blir större, kan det ej frångommas, att en större del av de oundgängliga utgifterna i vägdistriktet måste hänföras till vägunderhållet. Därför är det riktigt, som här framhållits, att en ytterligare stegring av underhållsbidraget från automobilskattemedlen verkar direkt i skattelindrande riktning, vilket däremot en ökning av bidraget till vägförbättringar ej gör.

Beträffande sistnämnda slag av vägarbeten förtjänar framhållas, att igångsättande av ett vägbyggnadsföretag alltid innebär en utgift för vägdistriktet av minst en fjärdedel av kostnaden. Efter det beslut, som riksdagen fattat i dag, blir förhållandet lika, vare sig det gäller bidrag av automobilskattemedel eller av det ordinarie statsanslaget till vägars anläggande. Alltså, om ett vägdistrikt igångsätter ett vägföretag, får det åtaga sig en viss utgift, och då kan jag ej förstå, att ett understödande av vägförbättringsarbetena kan verka i skattelindrande riktning. I samma mån man får ökade medel till förfogande för förbättring och nyanläggningar av vägar, framtvingas en ökad uttaxering i vägdistriktet för ifrågavarande ändamål. Jag vill ej bestrida, att behovet av förbättring och omläggning av vägar i vissa fall kan vara stort, men med anledning av statsrådets yttrande i den delen vill jag säga, att det ej är huvudsakligen på de arbeten han nämnde, som de största kostnaderna läggas ner. De vägförbättringar, som avse förstärkning av vägbanorna till förbilligande av det framtida underhållet, är ej det, som slukar de största kostnaderna. De stora kostnaderna gå till omläggning för uträtande av krökar och jämnande av backar och dylikt. I detta sistnämnda hänseende vore mycket att tillägga. Som dessa företag nu planeras, är det i många fall fullkomligt oförsvärligt. En väg kan i sin nuvarande sträckning vara relativt bra, men behov föreligger av en justering av en krök eller backe. Om då ingives begäran om plan till justering av en kortare sträcka, blir resultatet oftast en omläggning av hela vägen. Det finns exempel på, huru det på kilometerlånga sträckor byggts nya vägkroppar vid sidan av de gamla. Det dröjer ofta tiotal år, innan underhållet av den nya vägkroppen blir lika billigt som underhållet av den gamla. Särskilt med de enorma grusunderlag, som i bergsbygderna finnas på de gamla vägarna. Det är alltså ej alltid riktigt att man med ökade bidrag till förbättringar ernår ett förbilligande av underhållet.

Här i Stockholm hölls förliden lördag ett sammanträde av representanter för jordbrukarna i landet, den s. k. jordbruksriksdagen. Av tidningarna har inhämtats, att vid denna jordbruksriksdag diskuterats åtskilliga spørsmål, bl. a. vägskattefrågan, och en av de resolutioner, som därvid antogos, innehåller krav på, att vägskattebördan skall lättas. Jag kan ej finna annat, än att det är ett egendomligt svar på detta enhälliga krav från det ifrågavarande mötet, om riksdagen nu i den föreliggande frågan, som faktiskt rör skattelättnad på vägväsendets område, intar den ståndpunkt, som utskottets majoritet gjort med avseende å underhållsbidragets storlek. Här ha vi dock ett område, där man utan att träda några andra intressen för nära och utan att försäkra statsverket ökade utgifter har tillfälle att gå in för ett positivt handtag

*Ang.
förbättring och
underhåll av
för automobil-
trafiken
viktiga gator
och vägar
i städerna.
(Forts.)*

Ang.
förbättring och
underhåll av
för automobil-
trafiken
viktiga gator
och vägar
i städerna.
(Forts.)

till jordbrukets fromma. Här kostar det intet att visa välvilja, och ur den synpunkten och med hänsyn till den opinion, som finnes i landet och i riksdagen för att bereda lättnader för jordbruket i form av såväl lägre skatter som möjligheter att få bättre betalt för produkterna, förefaller det mig, som om andra kammaren borde göra en insats i den riktning som föreslagits i den frisinnade motionen.

För den skull instämmer jag i det yrkande, som framställts av herr Danielsson.

Herr **Anderson** i Råstock: Herr talman! Det var nära, att jag börjat med att säga, att det gläder mig, att den siste ärade talaren fäste så utomordentligt stort avseende vid utomparlamentariska medel, men så kom jag ihåg, att även jag tillhör en parlamentarisk församling, och då kan jag ej göra det.

Till herr Olsson i Mellerud skall jag uttrycka min stora förvåning över att han kunde lägga sina ord så som han gjorde beträffande en ledamot av första kammaren — jag vet ej vilken, ty han uppgav ej namnet — som hade den stora olägenheten att vara stadsbo. Handen på hjärtat, herr Olsson i Mellerud! I det fallet äro herr Olsson och jag lika ställda. Vi bo ju på landsbygden, men i alla fall äro vi med denna ledamot av första kammaren likställda i så måtto, att vi äro löntagare i företag, som ej ha direkt att skaffa med den svenska landsbygden. Det förhåller sig så, herr Olsson i Mellerud. Jag vet ju väl, att herr Olsson liksom jag prövat på flera yrken, men därför ha vi ej orsak att förhäva oss över stadsbornas okunnighet. Sedan vill jag lägga herr Olsson en sak på hjärtat: vänta och se vad de lindringar, som åstadkommits hittills, kunna göra. Vi ha hunnit till 45 % med Kungl. Maj:ts förslag, och det är ej så många år sedan vi började med 15 %. Därtill tar herr Olsson ingen hänsyn och ej heller till, att statsrevisorerna hänvisat till en utredning rörande kostnaderna under denna rubrik. Jag vill uppmana herr Olsson att sätta sig i förbindelse med statsrevisorerna. Då kommer han att förstå, att man får vara försiktig, så att man ej får igenom sådana beslut, att om ej bidraget varit så stort, hade man i de enskilda fallen ej kunnat få vissa saker igenom. Det finnes ledamöter i denna kammare, som kunna intyga riktigheten av vad jag sagt.

Sedan skall jag be att få påpeka en annan sak, nämligen att man från alla håll i länsstyrelserna nu fått klart för sig, att anspråken på att få nya vägar indelade till allmänt underhåll äro oerhört ökade. Man behöver blott träffa en eller två av landssekreterarna för att få klart för sig, att de anse det i många fall omöjligt att stå emot dessa krav och släppa in en hel del vägar, som ej äro av något större värde för den allmänna samfärdseln. Hur långt räcka då dessa automobilskattemedel? Jag tror, att statsrådet har rätt i den försiktiga väg han valt.

Jag skall endast säga ett par ord till, ty jag har ingen större lust att slåss här, kanske med utsikt att förlora. Men även om så skulle ske, anser jag, att man *måste* hålla på att sunda principer skola tillämpas, och det gör man ej, om man varje år ruckar på denna sak utan att känna verkningarna i ekonomiskt avseende.

Ett ord till. Samtliga, som talat för reservationen, synas ha glömt, att även bilägarna betala vägskatt och landstingsskatt och den vanliga skatten till staten.

Jag vidhåller mitt yrkande.

Herr **Pehrsson** i Bramstorp: Herr talman! Det är av alla erkänt, att jordbrukets nuvarande betryckta läge nödvändiggör, att alla möjliga lättnader för

detsamma vidtagas. Vid förra årets riksdag uttalade statsutskottet den uppfattningen, att med hänsyn till de belopp, som inflyta av bilskattemedel, kunde man gå till 40 % och ändå bibehålla det, som behöves för vägförbättringar och vägbyggnader. Men samtidigt uttalades också, att med hänsyn till stegringen av automobilskattemedlen borde man ha i sikte, att en del borde gå till vägförbättringar. Det är med hänsyn därtill, som jag säger, att om man även beaktar, att man bör ge skattedragarna lindring, så bör man vara försiktig. Man säger, att det kan anstå med en del vägbyggnader, men det är så, att en del distrikt ha redan utfört sådana arbeten, för vilka de vänta på anslag. Där om finnes ingen utredning. Men det finnes sådana väghållningsdistrikt, och då skola vi, när vi fattat beslut, akta oss för ett sådant beslut som försvårar möjligheterna för dessa distrikt att inom en snar framtid få utbekomma de förskotterade medlen. Jag menar därför, att om man skulle gå på reservationen, så betyder det något över 2,000,000 kronor. Men om man beslutar denna höjning i underhållsbidraget, bör man ha klart för sig, att man kan åstadkomma orättvisa för vissa andra distrikt som tidigare gått in för vägförbättringar. Det blir väsentligt mindre belopp till dessa förbättringar. Utskottet har skrivit försiktigt. På grund av vissa önskemål har statsrådet i propositionen gått in för, att man skall räkna vissa permanenta beläggningar som underhållskostnader och utskottet har tillstyrkt detta. Nu vet jag, att det finnes förespråkare för, att man skall gå längre och räkna permanentbeläggning som underhåll i större utsträckning. Detta kan lända därhän, att för de delar av landet, som ej behöva permanentbeläggning, återstår intet till vägförbättringar. Beträffande permanentbeläggning medger jag, att sådan har sitt värde. Men när man åker omkring i Stockholms län, blir man tveksam, om det är rätt att lägga permanentbeläggning på vägar, där knappt två bilar kunna mötas. Det är lika viktigt att ha vägar av sådan bredd, att man kan färdas där ordentligt. Av reservanten föreslages höjning av bidraget till underhåll beskär enligt min mening anslaget till vägförbättringar i högre grad än som är önskvärdt. Skall så ske bör inte så stort belopp till underhållet enligt 60 § i väglagen utgå av automobilskattemedel, som utskottet föreslår, utan i stället tagas av vanliga statsmedel. Därigenom finge man kvar till behöfliga vägförbättringar. Bifalles reservationen varigenom anslaget till vägförbättringen minskas får distrikt, som i väntan på anslag förskotterat pengar till vägförbättringar, längre tid vidkännas räntor härför. Man borde då på den föregående punkten ha höjt det allmänna vägbyggnadsanslaget och där gett möjlighet att använda detta anslag även till vägförbättringar. Det är emellertid nu uteslutet. Man får icke använda detta anslag till vanliga vägförbättringar utan är för den sakens skull hänvisad till automobilskattemedlen.

Då man icke utrett verkningarna av ett höjt anslag, anser jag det säkraste vara att i detta fall gå på utskottets förslag, hur behjärtansvärt det än skulle vara att gå med på en ytterligare höjning med 5 procent.

Herr Carleson: Herr talman! Det har i debatten om denna fråga vid ett tidigare tillfälle framhållits, att automobilerna i stor utsträckning skulle komma att öka underhållskostnaderna för de allmänna vägarna, och att den del av dessa underhållskostnader, som förorsakades av automobilerna, snart skulle vara uppe i 90 procent. En talare har här nu sagt, att dessa 90 procent redan skulle vara uppnådda, och därmed ansågs också fastslaget, att automobilskattemedlen borde bära hela denna andel av kostnaderna. När man utgår från den positionen, anser man naturligtvis i och med detsamma, att det är klart, att bidraget till vägunderhållet bör höjas från de av Kungl. Maj:t och utskottet föreslagna 45 procenten till 50 procent. Jag tror dock, att detta är att väl mycket

*Ang.
förbättring och
underhåll av
för automobil-
trafiken
viktiga gator
och vägar
i städerna.
(Forts.)*

*Ang.
förbättring och
underhåll av
för automobil-
trafiken
viktiga gator
och vägar
i städerna.*

(Forts.)

förenkla problemet. Om det vore så, som står i första paragrafen, sista stycket av den nu föreslagna förordningen, att den andel, som tillfaller landsbygden, skulle företrädesvis användas för förbättring och underhåll av för den allmänna samfärdseln särskilt betydelsefulla vägar och broar, kunde det i viss mån vara en sanning; men nu är ju icke detta förhållandet, utan det verkliga förhållandet är, att bidraget till vägunderhållet utgår för allt vägunderhåll, sålunda oavsett om det är fråga om sådana särskilt betydelsefulla vägar och broar eller ej. Man måste emellertid fråga sig, om allt vägunderhåll är av den beskaffenhet, att det rättvisligen bör betalas av automobilskattemedel. Svaret blir nej. ty i annat fall generaliserar man för mycket genom att betrakta alla vägar såsom tillhörande samma typ. Vi ha den typ av allmänna vägar, som i huvudsak endast användas för den lokala trafiken, vägar, som lantbrukarna använda för att forsla sina produkter och där överhuvud taget den stora samfärdseln icke går fram. Sedan finns det alla möjliga gradationer ända upp till den typ av allmänna vägar, som i stort sett endast användas för genomgångstrafik, för den stora trafiken. De vägar, som överhuvud taget blott användas för lokaltrafiken, ha ju vad beträffar underhållet den gamla strukturen, där vägunderhållet med visst fog bör utgå just från det vägdistrikt, i vilket vägen går fram. Vägdistrikt, där det övervägande finnes vägar av sistnämnda typ, borde därför i varje fall hava mindre anspråk på andel i de allmänna automobilskattemedlen än vägdistrikt, där vägarna huvudsakligen användas för den stora genomgångstrafiken. Om man utgår ifrån, att dessa gradationer av vägarnas karaktär alltså bör medföra, att icke hela den del av underhållet, som förorsakas av automobiltrafiken, bör drabba de allmänna automobilskattemedlen, ja, då synes det mig, som om man först bör ha en utredning, innan man går att ytterligare generellt höja underhållsbidraget från automobilskattemedlen, en utväg, som, efter vad herr statsrådet framhållit, också kan innebära andra betänkligheter. För övrigt skulle jag vilja framhålla, att det ju är mycket möjligt, att, om staten överhuvud taget skall gå in för att i ökad omfattning bidraga till underhållet, staten kan finna det lämpligt att skjuta över en del av denna börda på de vanliga skattemedlen för att därigenom automobilskattemedel i större utsträckning skulle kunna bidraga till vägförbättringar o. dyl. Allt detta synes mig tyda på, att det verkligen behövs en utredning av frågan, innan man höjer den nu föreslagna bidragsprocenten.

Herr Olsson i Kullenbergstorp: Herr talman! Tiderna ha verkligen förändrats. Hade man för blott tio år sedan sagt, att i stället för 30 procent av vägunderhållskostnaderna skola ni få 75 procent, så hade man tyckt det vara synnerligen bra, men i dag tycker man icke ens 75 procent räcker till. Vad mig själv beträffar, står jag i dag på precis samma ståndpunkt, som jag stod i fjol. Jag anser, att vi i fjol gjorde en så kallad större uppgörelse, och vi stannade då vid 40 procent. I den motion, som jag då tillät mig väcka, uttalade jag som min bestämda mening, att procenttalet för framtiden borde höjas allt efter som automobilskattemedlen komme att ge mera. När de lämnade möjlighet att höja procenttalet, så ville jag också göra detta. Jag hade alltså ungefär samma uppfattning, som herr statsrådet har utvecklat, icke precis på procenten men i alla fall i stort sett. Nu har herr statsrådet utan vidare föreslagit en höjning från 40 till 45 procent. Jag frågar mig då, hur mycket automobilskattemedlen beräknas komma att stiga. Jo, med 5 miljoner kronor. Av denna ökning plockar då först staten till sig sin andel av 15 procent å underhållskostnaden och av resten ta städerna 20 procent. Till slut skall utjämningsandelen och en del andra obligatoriska avdrag göras. Om vi nu i år skulle höja med 10 procent utöver vad

vi beslutade i fjol, kan det icke hjälpas, att ställningen de olika anslagsgrenarna emellan måste bli en annan än den, som vi enade oss om i fjol.

Under sådana förhållanden frågar man sig givetvis, om det i år föreligger några andra förhållanden, som göra, att vi nu tvunget skola flytta oss vida fortare än åtminstone jag för min del motionerade om förra året. Ja, man säger nu, att ställningen för oss jordbrukare blivit sämre, och herr Andersson i Rasjön talade särskilt om att jordbruksriksdagen hade uttalat sig för en sänkning av vägskatten. Ja, jag undrar, om icke detta huvudsakligen berodde därpå, att man ansåg, att det var orätt, att jordbruket skulle betala så ojämförligt mycket mera i förhållande till sina inkomster än annan inkomst. Eljest tror jag mig veta, att till och med ordföranden för jordbruksriksdagen ställde sig mycket välvillig till den kungl. propositionens förslag. Om jag icke misstagit mig, är han ju också ordförande i ett väghållningsdistrikt.

Herr Andersson i Rasjön talade också om att omläggningen av vägar tar så mycket pengar. Ja, det är riktigt, men det beror ju på att man icke kan klara underhållet utan att hårdgöra vägarna. Det kostar mycket pengar även för korta sträckor. Miljonen räcker icke långt. Skall man stensätta vägen med smågatsten, räcker en miljon endast till 12 à 13 kilometer, i andra fall kan man icke räkna på att den räcker mer än till 20 kilometer. Jag beklagar verkligen de väghållningsdistrikt, som äro i den ställningen, att de absolut tvunget måste utföra sådana arbeten. Hur ha emellertid herrarna tänkt sig att klara upp det för dem? De skulle ju genom herrarnas förslag bli belastade med oerhörd höga skatter. Det är klart, att riksdagen kan med sin makt besluta en sådan höjning av procenten till vägunderhållet, som herrarna föreslå, men ni få dock reflektera en liten smula över att ni icke då skapa större orättvisa mellan de olika väghållningsdistrikten än som sker om man går fram så sakta allt eftersom automobilskattemedlen stiga och endast höjer procenten med 5 procent i taget. Vi ha ju icke så långt kvar till 90 procent. Vi äro redan uppe vid 75 procent, och det behövs alltså bara tre höjningar på 5 procent till. För min del anser jag, att man för varje ökning av automobilskattemedlen med 5 miljoner utan vidare kan höja med 5 procent. Så har jag sett saken, då jag försökt se den på längre sikt.

När nu herrarna ha åberopat jordbruksriksdagen som en auktoritet för en viss sak, så har jag väl också skäl att tro, att herrarna även i fortsättningen komma att tillmäta samma vikt åt de uttalanden i övrigt, som blivit gjorda av denna. Det skulle verkligen glädja mig rätt mycket, om åtskilliga av dessa uttalanden fallit i så god jord som detta uttalande om vägskatten. Det komma vi nog att resonera vidare om, mina herrar!

För min del kan jag verkligen icke gå på den linjen att klandra Kungl. Maj:tt. då den ju gjort, som jag själv förra året uttalade mig för. Jag tycker, att jag bör vara konsekvent för längre tid än samma år, som jag uttalat mig. Nu skall jag villigt erkänna, att om man räknar mycket noga, så skulle man vid en ökning av automobilskattemedlen med 5 miljoner kronor kunna höja med 7 procent i stället för 5. Därför hoppas jag och tror, att om det skulle visa sig, att automobilskattemedlen nästa år bara skulle ökas med 3 miljoner, så skall man lägga till de två överskjutande procenten från i år och nästa år höja ånyo med 5 procent. Vi böra enligt min mening höja procenttalet, så snart automobilskattemedlen lämna möjlighet därtill. I år är jag emellertid för ombytes skull verkligen nöjd med Kungl. Maj:ts förslag, och därför, herr talman, yrkar jag bifall till utskottets hemställan.

Herr Anderson i Storegården: Herr talman! Genom det beslut, som vi fattade för en stund sedan, har frågan om bidragen till vägväsendet tillrättlagts på ett praktiskt sätt. Genom detta beslut får man nu bidrag upp till $\frac{3}{4}$.

*Ang.
förbättring och
underhåll av
för automobil-
trafiken
viktiga gator
och vägar
i städerna.*

(Forts.)

Ang.
förbättring och
underhåll av
för automobil-
trafiken
viktiga gator
och vägar
i städerna.
(Forts.)

såväl då det gäller anläggning av allmänna vägar och broar som då det gäller vägförbättringar och underhåll. Detta gör, att man inom vägdistriktet har möjlighet att planmässigt ordna sitt arbete på vägväsendets område, och man behöver icke längre försöka omlägga arbetet i den ena eller andra riktningen för att få högre bidrag. Det förvånar mig emellertid, att man i dag går in för en ytterligare höjning av underhållsbidraget, när en sådan höjning skulle komma att rubba den nyss uppnådda jämvikten mellan de olika bidragsformerna. Det förvånar mig allra mest, att herr förste vice talmannen, herr Danielsson och herr Andersson i Rasjön ha varit de, som kraftigast företrätt kravet på en höjning av underhållsbidraget. Det har ju skett en successiv förhöjning av underhållsbidraget från automobilskattemedlen. Denna höjning har pågått år efter år, och det har bara en enda gång skett ett avbrott i denna höjning, och det var just under den tid, som vi hade den Ekmanska regeringen. I stället för att ge väghållarna den lättnad, som den ökade automobiltrafikens nödvändiggjorde, tog man sig då i stället för att avskrika hälften av statens andel i vägunderhållet. Detta var den enda positiva åtgärd, som riksdagen på länge vidtagit, som inneburit en övervältring av skattetrycket från staten och på väghållarna ute i landet. I den mån det förslag, som ifrån det hållet i dag har framkommit, avser någon slags omvändelse och bättring, någon slags avbetalning på tidigare begångna synder, så kan jag förstå det, men jag kan icke medge, att det förslag, som nu framföres, är uppbyggt av en saklig utredning och av ett sakligt berättigande. När det gäller bidraget till vägunderhåll och vägförbättringar, är det lika viktigt, att den ena delen som den andra blir tillgodosedd. Det belopp, som står till förfogande av automobilskattemedel, är sammanlagt lika stort, men det är ganska olika i de olika vägdistriktet, huruvida man är mera angelägen att få ökat bidrag till vägförbättringar eller till vägunderhåll. En hel del vägdistrikt ha ännu ganska mycket ogjort av vad som med nödvändighet måste göras i fråga om vägförbättringar. Är det kanske meningen, att de vägdistrikt, som ha gått mera varsamt fram och successivt genomfört sina vägförbättringar, skola i framtiden komma att ställas i en sämre ställning, då det gäller att få medel till vägförbättringar? Faktiskt blir dock detta förhållandet, därest den del av automobilskattemedlen, som avses för detta ändamål, blir för knäppt tilltagen.

Enligt min mening finnas inga sakliga skäl, som kunna tala för en ytterligare utökning utöver Kungl. Maj:ts förslag av bidraget av automobilskattemedel till underhållet. Genom det beslut, som i dag redan blivit fattat, har man kommit till den länge åtrådda utjämningen i fråga om de olika bidragsformerna.

Jag ber att få yrka bifall till utskottets hemställan.

Herr **Bengtsson** i Norup: Herr talman! Herr Danielsson har i statsutskottet såsom min suppleant suttit på min plats vid detta ärendes behandling. Jag har dock samma mening som han i denna fråga. Jag har förut i dag också instämt i vice talmannens anförande. Jag begärde emellertid ordet för att säga herr Anderson i Råstock några vänliga ord med avseende å hans ställning i ärendet. Han försökte genom sitt anförande att inverka på kammarens ställning genom att draga in statsrevisorernas berättelse i debatten. Det borde han ej gjort, ty vad han åberopade i statsrevisorernas berättelse — jag kan säga detta så mycket mera som jag ju själv deltagit i förra årets statsrevision — har icke med denna sak att skaffa. När berättelsen senare skall behandlas i kammaren, skola vi diskutera den frågan, och då torde herr Anderson och jag komma att stå på samma sida.

Herr Anderson i Råstock sade också, att bilägaren utom bilskatten också

betalar vägskatt. Nej, herr Anderson, visserligen sker det på landsbygden, men det finns många tusentals bilägare i detta land, som icke betala ett öre i vägskatt. De betala sin bilskatt liksom vi på landsbygden, och efter samma taxa, men betala icke något därutöver. De resa land och rike omkring mycket mera än någon annan och slita vägarna men författningsenligt slippa de betala vägskatt. Det är just mot detta sätt att fördela bördorna, som jag måste inlägga min protest.

Då herr Anderson vidare sade, att vi skola lugna oss, till dess utredningen om skatteutjämningen blir klar, så var herr Anderson som vanligt ute på galna vägar, när han diskuterar en vägfråga. Nej, herr Anderson, vi kunna icke lugna oss till dess skatteutjämningsfrågan blir löst på det ena eller andra sättet. I den föreliggande frågan lugna sig icke landsbygdens representanter, förrän rättvisa skipats både skattedragarna emellan och staten och de väghållnings-skyldiga emellan.

Jag ber, herr talman, att få yrka bifall till herr Danielssons reservation.

Herr **Danielsson**: Herr talman, mina herrar! Bara ett par ord. Sedan jag hade ordet, ha flera talare yttrat sig, och de ha försökt göra gällande, att man med Kungl. Maj:ts förslag skulle få till stånd en avvägning, som skulle vara särskilt lämplig. De ha också sagt, att vi ha marscherat så raskt. Vi hade tidigare 15 procent, nu ha vi 40 procent och skola få 45 procent, och varför kunna vi då icke vara nöjda? Det beror därpå, att, som framhållits av herr Olsson, rättfärdighetskravet att automobilerna skola bidra till vägunderhållet, i den mån de förorsaka detta underhåll, ännu icke blivit fyllt på långa vägar. Vi ha då och då fått litet mera, men denna tunga har ändå legat på landsbygden. Man har icke klagat så förfärligt mycket. När man fått litet grand, tycker man, att man bör vara nöjd. Till och med herr Olsson i Kullenbergs-torp var ju nöjd. Han sade, att han var det för en gångs skull. Jag kan emellertid försäkra, att vi icke ha ändrat mening sedan i fjol. Vi försökte få så mycket som möjligt då, och det vilja vi även få i år.

Det är egentligen ingen, som har förnekat, att bilarnas slitage av vägarna förekommer i den utsträckning, som här har påpekats. Jag skall endast draga ett enda exempel till. Vi ha sett i tidningarna nyligen, att biltransporter hålla på att bli allt mer och mer vanliga även av virke i skogarna. I vida trakter av vårt land ha bönderna haft arbetsförtjänst med sina hästar i skogarna under vintern, och nu försvinner detta allt mer och mer, i det att automobilerna överta trafiken.

Jag kan vidare påpeka, att vägstyrelsernas förbund har uttalat sig för ett bidrag på 50 procent för länge sedan. Jag kan vidare konstatera, då det här talas om lantbrukarnas tunga för vägunderhållet, att även arbetarna i många trakter av vårt land genom 1927 års lagstiftning fått en ganska tung vägskattebörda på sina skuldror.

Det finns således fortfarande ingen anledning för mig att frångå mitt yrkande om en förhöjning av procentsatsen. Det är ofantligt många skäl, som tala för detta. Jag förstår, att man från vissa håll, från städerna, kan tycka, att det är bättre att ha dessa fina vägar än att lätta på skattetungan för dem, som bo ute på landsbygden. Men jag tror, att det icke skulle skada, om vägstyrelserna finge ta sig en liten funderare på huru de byggt, och jag tror icke heller att det skulle vara skadligt om de icke få så mycket pengar utan fingo gå fram med litet större försiktighet. Givetvis är det icke så, som herr Andersson i Rasjön sade, att dessa 75 procent, som vi få för vägförbättringar, ha något sammanhang med procentsatsen för vägunderhållet. Detta är två ytterst skilda saker. Jag vidhåller mitt yrkande.

*Ang.
förbättring och
underhåll av
för automobil-
trafiken
viktiga gator
och vägar
i städerna.*

(Forts.)

Ang.
förbättring och
underhåll av
för automobil-
trajiken
viktiga gator
och vägar
i städerna.
(Forts.)

Herr **Olsson** i Mellerud: Herr talman! Jag begärde ordet med anledning av en replik från statsutskottets vice ordförande, där han säger, att han gör sig till talesman för ekonomiskt sunda principer i denna sak. Därmed riktade han naturligtvis en beskyllan mot motionärerna och reservanterna för att tala för ekonomiskt osunda principer. Jag förstår icke riktigt detta resonemang. Tvärtom anse vi oss i denna fråga vara talesmän för ekonomiskt sunda principer. Jag vill försöka minska tillämplighetsområdet — om jag så får säga — för en omodern och orimligt verkande skatt. Jag vill försöka att, om det är så, att vi behöva medel för detta ändamål utöver vad bilskattemedlen ge, uttaga dessa genom en sundare beskattning, nämligen statsbeskattningen. Jag kan icke förstå, huru man kan påstå att motionärerna från den utgångspunkten göra sig till talesmän för ekonomiskt osunda principer.

Jag skall också passa på tillfället att visa på en dualism i försvaret för utskottets och regeringens ståndpunkt i denna fråga. Utskottsrepresentanten i första kammaren säger sig icke kunna förstå av vissa anledningar, som han närmare utvecklat, hur man någonsin kommit till ett bidrag av 75 procent, om man vill försöka bibehålla ansvaret hos vägstyrelserna. Statsrådet är en smula välvilligare därutinnan att han säger, att i den mån, som de ökade bilskattemedlen ge möjlighet därtill, bör man använda dessa för att tillmötesgå de berättigade framställningar, som göras på detta område. Jag vill särskilt betona ordet »berättigade» med anledning av ett yttrande av en senare talare, herr Anderson i Storegården, att det förslag, som här från reservanterna förelägges riksdagen, icke är sakligt berättigat. Han säger sig kunna bevisa detta genom att säga, att det är lika viktigt, att man tillgodoser den ena grenen som den andra. Den ena grenen skulle väl då vara nybyggnadsbehovet och den andra grenen underhållsbehovet, förstår jag. Det är emellertid icke på det sättet. Vill man ge vägdistrikten en möjlighet att få ned vägskatten, skall man ge dem ett kraftigt stöd i fråga om underhållet. Vägdistrikten själva få se, om de ha råd att gå in för vidgade anläggningar. Jag menar, att det finns chanser för vägdistrikten att hålla sin budget på ett rimligt plan genom att tillmötesgå framställningar om ökat bidrag till underhåll av vägarna.

Jag försökte följa med herr Carlesons anförande, men jag får medge, att jag blev litet distraherad och icke kunde följa talarens framställning. Dock tyckte jag mig finna, att han anmärkte på, att jag från min utgångspunkt hävdade riktigheten därav att, om biltrafiken orsakar 90 procent av förslitningen på vägarna, vore det rimligt att i den mån, som det fanns möjlighet därtill, hålla vägskattedragarna skadeslösa för detta. Jag kan icke förstå, att denna synpunkt är ekonomiskt oriktig från denna utgångspunkt. Jag utgick i hela min föregående framställning ifrån, att vägunderhållet är något, som vägdistrikten aldrig kunna komma ifrån. Det är obligatoriskt, så att det kan man icke under några förhållanden komma ifrån. Vaganläggningarna däremot får man prova med hänsyn till de ekonomiska möjligheterna. Detta är en väsentlig skillnad. Från dessa utgångspunkter hävdar jag med bestämdhet, att man skall överflytta tyngdpunkten på vägunderhållet och från denna synpunkt kan jag icke annat än fortfarande biträda reservationen.

Herr **Ekman**: Jag skulle, herr talman, icke hava deltagit i denna diskussion — där det egentligen är fråga om huru den för landsbygden avsedda delen av bilskattemedlen skall användas — om icke ett par omständigheter förekomm, som föranledde mig att säga några ord. Det ena var, att en kamrat på stockholmsbanken fann sig böra uppträda, och då tyckte jag, att då han blandade sig i denna fråga bör det genom ett inlägg från min sida bringas jämvikt på denna punkt. Det andra var ett uttalande, som fälldes av herr Anderson i Storegården.

Jag vill då först säga, att såsom denna fråga i detta ögonblick ligger till förefaller den mig närmast äga karaktären av en skattskyldighets- och skattelättnadsfråga. Den gamla striden om huruvida man i längden skulle vinna mera, därest man använde en större del av dessa automobilskattemedel till underhåll av vägarna och en mindre del därav till förbättring av vägarna eller tvärtom, är nog i och för sig viktig och nödvändiggör diskussioner. Men i ett läge, då alldeles obestridd landsbygdens vägunderhållsörda med mycket stark fart ökat så oerhörd, som nu är fallet, samtidigt som man alltjämt understryker, att landsbygden befinner sig i lågkonjunktur, så förefaller det mig, som om det funnes skäl för att man, med fränseende av striden om huruvida det ena eller andra systemet skall hava företräde före det andra, under denna övergångstid av de dubbla anledningar som jag nyss antytt, försökte åt vägunderhållet ge så stora skattelättnader som möjligt utan att likväl eftersätta vad som tidigare ansetts vara behöfligt i vägförbättringshänseende. Ingen av oss drömde väl för några år sedan om att automobilskattemedlen skulle gå till så stora belopp som fallet blivit, och att så betydande anslag skulle bli tillgängliga för vägförbättringar, som sedermera inträffat.

Vidare vill jag säga till herr Carleson, att visserligen är det så, att säkerligen både frågan om procentsatsen liksom också frågan om huru automobilskattemedlen skola uttagas m. m. snart kommer att behöva underkastas en grundlig och ingående prövning. Men detta bör icke utgöra ett hinder för att de lättnader, som under den tid, tills denna utredning kommit till stånd, synas behöfliga, också beredas dem, som därav äro i behov.

Herr Anderson i Storegården yttrade, att den regering, jag tillhörde, använde en del av automobilmedlen till allmänna väganslaget. Det är fullkomligt riktigt. Den regeringen ställdes, såsom herr Anderson vet, strax efter sitt tillträde inför en budgetberäkning, där det gällde att anskaffa över 25 miljoner kronor för att budgeten skulle gå ihop. Den trädde icke på sätt senare kunnat ske, till vid ett tillfälle, när man kunde fullkomligt lämna å sido dylika behov, därför att man icke behövde ha några bekymmer för att budgeten skulle gå ihop, då man hade 30 å 40 miljoner kronors överskott, att fördela på anslag, som ansågos lämpliga. För att mildra övergången och för att icke behöva gå till ökning på den direkta skattevägen fick vår regering vidtaga andra åtgärder, och bland dem var en att använda en viss del av automobilskattemedlen till det allmänna väganslaget. Men samtidigt sörjde denna regering för att automobildriften skulle på ett helt annat sätt än tidigare bli bärare av de vägstnader, som föranleddes av automobilismens framträdande. Jag tror, att dessa erinringar äro tillräckliga såsom försvar gent emot angrepp av den beskaffenhet, som herr Anderson här gjort.

Men huru var det med det parti, som denna regering tillhörde? Jo, det kände sig icke förhindrat att motionera och rösta för väsentligt ökade anslag. Det ansåg sig icke på grund av några prestigehänsyn gentemot regeringen förhindrat att tillkännage sin mening och rösta på det sätt, som det fann skäligt och lämpligt. Det gick in för den mening i denna fråga, som det för sin del hyste. Detta resulterade i en höjning av anslaget till vägunderhållet, som det för dem, som då stodo i regeringsställningen, var ett nöje att medverka till i den mån, medel kunde beredas.

Jag vill beträffande vägförbättringarna säga, att visserligen är det klart, att det finns en hel del oundgängliga sådana och att det därför också är nödvändigt, att medel finnas därför. Men nog får man samma intryck som det, som herr Andersson i Rasjön återgav, nämligen att om man har att välja mellan en viss skattelättnad eller ett vidtagande av vissa vägförbättringar, ingen borde tveka i det valet. Det förefaller mig också på grund av det

*Ang.
förbättring och
underhåll av
för automobil-
trafiken
viktiga gator
och vägar
i städerna.
(Forts.)*

Ang.
förbättring och
underhåll av
för automobil-
trafiken
viktiga gator
och vägar
i städerna.
(Forts.)

resonemang, som herr kommunikationsministern förde, som om han behärta-
de den synpunkten — en sak som också kom till uttryck i hans anförande.

Till herr Olsson i Kullenbergstorp vill jag säga, att då han uttryckte den
förhoppningen, att man i riksdagen i fortsättningen skulle fästa särskilt av-
seende vid de uttalanden, som gjordes av vad han kallade »jordbruksriks-
dagen», man kan bli tveksam om huruvida detta kan bli fallet, när t. o. m.
herr Olsson i Kullenbergstorp på den första punkt, som berörde uttalandena
i fråga, går rakt i strid mot de önskemål, som jordbruksriksdagen framförde.
När sådant förekommer, då det gäller herr Olsson i Kullenbergstorp, huru
skall det då bli med oss andra, som icke på samma sätt som han kunnat känna
solidaritet med dessa uttalanden.

Det förefaller mig sålunda, herr talman, som om man, utan att försvara till-
godoseendet av de verkliga behov av vägförbättringar, som avses med därför
avsedd del av detta anslag, kan tillmötesgå önskemålen från landsbygden om
viss mildring av dess bördor, och med hänsyn härtill ber jag att få instämma
i det yrkande, som framställdes av herr Danielsson.

Man har från flera håll frågat, vad detta yrkande innebär. Det innebär
ingenting annat än att siffran 45 höjes till 50 i lagtexten, och att sedermera
i motiveringen uttalanden göras, som anknyta sig till denna förändring. Jag
hemställer om bifall till detta förslag.

Chefen för kommunikationsdepartementet herr statsrådet **Borell**: Herr tal-
man! Med anledning av den siste ärade talarens anförande vill jag först och
främst ytterligare understryka vad som redan sagts förut, att en höjning
från 45 till 50 procent skulle innebära en minskning av vägfonden av i runt
tal 2 miljoner kronor. Den skulle således gå ned från 13.7 miljoner med 2
miljoner kronor. Jag har en viss kännedom om huru en sådan nedsättning
skulle uppfattas hos länsstyrelserna i landet. Jag har av yttranden från
dessa och från flera andra håll förnummit, att det råder en bestämd uppfatt-
ning hos dem, att man icke kan reda sig om fonderna ytterligare minskas.
Den nu beräknade summan, 13.7 miljoner kronor, är redan den synnerligen
låg i jämförelse med kostnaderna för redan påbörjade eller förestående ound-
gängligen erforderliga förbättringsarbeten. Jag ber att få bestämt varna kam-
maren för att anträda den av den siste ärade talaren och av dem, som ha sam-
ma mening som han, rekommenderade vägen.

Herr **Anderson** i Råstock: Herr talman! Till herr Olsson i Mellerud vill
jag säga, att jag trodde, att han fått klart besked från statsrådsbänken om
vad som menas med ekonomiskt sunda principer. För att fatta mig kort —
jag vet icke hur många gånger jag sagt det från denna talarstol — vill jag
säga, att det är billigare och i längden mera effektivt att först göra vägar-
na i ordning, innan man kostar på dem ett underhåll, som blir onödigt dyrt.

Sedan vill jag med anledning av vad som yttrats från denna plats om att
det nu gällde en ökning från 45 till 50 procent, säga, att det *icke* förhåller sig
så utan här är det fråga om en ökning från 75 till 80 procent i totalbidrag
från staten, vilket är något helt annat, om man nu skall resonera om den saken.
Jag vill framhålla, att det är icke heller på det sättet, att vägskattebördan
för landsbygdens folk med undantag för arbetare och löntagare ökats i så
oerhörd grad, utan tvärt om är det på det sättet att år 1927 skedde en väsent-
ligt avlyftning, om jag så får säga, från fastigheter och över till arbetare och
övriga löntagare. Det böra vi icke glömma. Sedan har underhållsbidraget
av automobilskattemedel ökats i fjol med icke mindre än 15 procent och i år
med ytterligare 5 procent samt kommer med Kungl. Maj:ts förslag att i sin

helhet gå upp till 75 procent, vilket man får säga vara mycket raskt marscherat.

När beträffande dessa spörsmål det nu sitter en kommitté, som håller på med en utredning, förvånar det mig verkligen att, såvitt jag uppfattat, ingen av dem, som varit uppe och talat för ytterligare 5 procents förhöjning eller från 75 procent till 80 procent, helt enkelt sagt: Sätt torpeden under arken och lägg om hela vägskattesystemet, ty det är endast på den vägen, som man kan åstadkomma en verklig och effektiv lättnad.

Sedan måste jag säga till herr Olofsson i Digernäs, att hans sätt att plädera för en ingången kompromiss har jag för min del icke ansett mig kunna begagna i kammaren.

Herr **Anderson** i Storegården: Herr talman! Med anledning av herr Ekmans yttrande nödgas jag göra ett par invändningar. Han talade om att hans regering på sin tid hade det besvärligt med budgeten, men jag skulle tro, att varje regering under senare tider varit i samma ställning, när det gällt att vidtaga erforderliga besparingsåtgärder för att få budgeten att gå ihop eller för att uppnå en skattesänkning, som kunde anses vara påkallad. Dagens yrkande om ökning av bidragsprocenten till vägunderhållet är enligt min mening ren humbug, som lätt genomskådas. Samma person, som i regeringsställning tog sex miljoner kronor från vägdistrikten för att lätta de statliga skattebördorna, gör nu en vacker gest genom att överflytta två miljoner kronor från de medel, som utgå till vägförbättringar till de medel, som utgå till vägunderhållet. När man från den regeringen gjort en sådan åtgärd, som jag här talat om, tycker jag icke det är riktigt av herr Ekman att här komma och tala på detta demagogiska sätt i kammaren. Jag för min del har haft en mycket stor beundran för vägmästaren Ekman, men jag får säga, att denna beundran minskats något i dag, därför att hans vägande med vikter är helt olika, när han sitter i regeringsställning och när han är i opposition.

Jag vidhåller det yrkande jag tidigare framställt.

Herr förste vice talmannen **Hamilton**: Jag blev uppkallad genom ett yttrande av herr Anderson i Storegården, då han beskyllde mig för att i dag ha en annan uppfattning än jag hade då herr Ekmans regering satt vid Konungens rådsbord. Nej, herr Anderson, innan man framställer sådana beskyllningar, bör man ha reda på fakta, och det var, att en stor del av partiet gick mot regeringen vid detta tillfälle, och bland dem var jag.

Jag blev litet förvånad över ett yttrande som herr statsrådet och chefen för kommunikationsdepartementet här i dag i början av debatten hade, då han sade, att anslaget till vägförbättringar syntes honom vara för högt tilltaget, och att man icke borde stimulera till vägbyggnader under sådana tider, som nu äro rådande. Så tror jag att hans ord föllo. Då gällde det en statsskatt. Då gällde det möjligtvis att rubba på inkomst- och förmögenhetsskatten. Men när det gäller att beskatta landsbygden, vill han stimulera till att öka anslagen för att få vägbyggnaderna i gång. Mig synes, att den stora välvilja, som från regeringsbanken alltid uttalas för jordbruket och landsbygden, i detta fall verkligen icke vunnit någon resonans.

Man har sagt nu under debatten, att man bör icke just nu höja de delar av automobilskatten, som skulle bidra till att lindra vägskatten. Jo, just nu befinna vi oss under en kristid. Det är därför just nu, som lindringen bör ske. Man framhåller, att inom vissa väghållningsdistrikt behövas dessa medel av 13,700,000 kronor för vägförbättringar. Men detta är något, som står väghållningsdistrikten fritt. Det finnes distrikt, som använda alla automobil-

*Ang.
förbättring och
underhåll av
för automobil-
trafiken
viktiga gator
och vägar
i städerna.
(Forts.)*

Ang.
förbättring och
underhåll av
för automobil-
trafiken
viktiga gator
och vägar
i städerna.

(Forts.)

skattemedel för förbättringar och uttaxera behovet för underhållet. Distrikt i god ekonomisk ställning. Men varför kan man icke överlämna åt distrikten att själva bestämma rörande medelns användning? Vilja de använda de automobilskattemedel, som äro anslagna till underhållet, till vägförbättringar så ha de frihet därtill.

Det är egendomligt — jag riktar mig mot herr Anderson i Storegården — när man säger sig vilja bidra till att hjälpa landsbygden och jordbruket ur en kritisk ställning, och man får tillfälle att med vissa belopp — jag kan icke säga det precis, men det torde vara inemot 60 öre pr 100 kr. — nedsätta en skatt, som är så orättvis och tyngande, men man likväl icke gör detta. Det förvånar mig, att man på det sättet förmenar sig vilja befördra landsbygdens och jordbrukets väl.

Chefen för kommunikationsdepartementet herr statsrådet **Borell**: Herr talman! Jag tillbakavisar energiskt och bestämt herr förste vice talmannens uppenbara förvrängningar av mina uttalanden. Jag förklarade i början av debatten i dag, att jag för min del icke kunde vara med om att genom ökat statsanslag stimulera till sådana nybyggnader av vägar, som icke vore absolut nödvändiga utan som utan våda kunde uppskjutas. I mitt senare anförande framhöll jag, att i fråga om vägförbättringar, som ske medelst automobilskattemedel, finnes många som icke kunde uppskjutas; och många som redan vore började och måste fortsättas; samt att dessa arbeten vore så omfattande och så kostsamma, att man icke kunde ytterligare minska vägfonden. Skillnaden i dessa uttalanden borde herr förste vice talmannen kunna förstå.

Herr **Persson** i Falla: Herr talman! Den debatt, som förts på denna punkt, kom oväntat. När frågan behandlades i utskottet, var det endast *en* reservant, och alla dennes partikamrater anslöto sig till utskottets ståndpunkt utan reservation. Men nu synas vissa av dem ha intagit en något förändrad ståndpunkt. Det måste uppenbarligen givits förändrade direktiv för uppträdan det här i dag. Det är gott och väl med lydaktighet. Men för min del värderar jag emellertid änu mera det att stå fast vid en gång intagna ståndpunkter.

Jag föranleddes att begära ordet, när herr Ekman för stund sedan karakteriserade frågan om denna procentsats såsom ej längre en fråga om fördelning av bilskattemedlen mellan underhåll och grundförbättring, utan såsom numera en skattelättnads- och skattefördelningsfråga, och att alltså problemet på det sättet hade skiftat skepnad mot vad det hade tidigare. Detta är precis raka motsatsen till verkliga förhållandet. Om man ser, hur det verkligen står till ute i väghållningsdistrikten, är det så, att man där har en mängd krav på vägomläggningar och liknande saker, som man icke kan få tillgodosedda med de nuvarande medlen, som man har. Man har på många ställen i väghållningsdistrikten gjort arbeten i tanke att få medel därtill i efterskott, och det får man i den mån medel finnas till förfogande. Här finnas alltså på många ställen, i synnerhet i de hårdast betungade väghållningsdistrikten, rätt stora skuldbördor, åsamkade för just dessa vägomläggningar. Det är för dessa, som man behöver få tilldelning. Jag tror, att på många håll, särskilt där man är mest betungad, är man rätt tveksam mot ett högre procentbidrag till vägunderhållet, vilket på samma gång måste förminska medlen till vägomläggningar. Där man redan gjort stora utgifter och väntar på bidrag, är det alltså ingen skattelättnad på det sätt, som man gjort gällande.

Jag har tidigare vid varje tillfälle, när det varit fråga om fördelning av automobilskattemedel, ställt mig på den sidan, att det behöves större bidrag till underhållet, därför att de fördelningsregler, som tidigare varit gällande, icke tillfört vägunderhållet kompensation för den stora förslitning, som automo-

bilerna åstadkommit, och att alltså vägunderhållet icke fått den lättnad, som det rättvisligen borde hava. Men genom fjolårets beslut anser jag, att man gått i överkant av vad som var rimligt och rättvist vid det tillfället. Nu hava automobilskattemedlen i någon mån ökats, och regeringen har omedelbart dragit den riktiga konklusionen av det och föreslagit en höjning av bidragsprocenten för underhållet med 5 procent, alltså till sammanlagt 75 procent. Jag anser, att med detta har man kommit upp i vad man rimligen kan begära, och att den avvägning, som gjorts, är så riktig som man för dagen kan komma till. Men jag vill också säga, att i den mån man för framtiden kan få större inkomster av automobilskatten och alltså mera medel att fördela, i samma mån bör också underhållsbidraget höjas.

Det har i denna fråga under de närmaste föregående åren gjorts ganska mycket i demagogi. Och jag må säga, att dagens debatt är dessa traditioner värdig. Den har, synes det mig, utvecklats en demagogi, som ställer vad man tidigare sett i den vägen i skuggan. Jag är övertygad, att om icke sådana synpunkter varit med bland motiven, hade denna debatt i dag aldrig tagit de proportioner, den nu fått i denna kammare. Jag vill bestämt taga avstånd från ett sådant osakligt betraktelsesätt vid behandlingen av denna fråga. Vi göra bäst i att se på denna fråga ur sakliga och ekonomiska synpunkter och lägga bort det mycket ihåliga patos, med vilket man här velat skilja mellan de för lantbefolkningen ömmande å ena sidan och likgiltiga å den andra sidan, för att ha något att peka på och för att kunna ha en användbar limsticka ute vid de kommande valen. Ty det är detta, som är ett väsentligt moment i denna debatt.

Herr **Anderson** i Storegården: Herr talman! Jag vill på det kraftigaste bestrida riktigheten av vad herr förste vice talmannen påstod, att jag yttrat. Jag har aldrig beskyllt honom för att ha haft en annan uppfattning i denna fråga, utan det var det parti, som han tillhör, det folkfrisinnade partiet, som jag åsyftade. Herr förste vice talmannens ståndpunkt är precis densamma år från år. Om det lagts fram förslag om 40 procent av automobilskattemedel i år, så hade herr förste vice talmannen kommit och föreslagit 45 procent. När det nu föreslagits 45 procent, då kommer herr förste vice talmannen med 50 procent. Men om det hade föreslagits 50 procent, hade herr förste vice talmannen säkert kommit med 55 procent, o. s. v. Jag försäkrar, att hade det varit förslag om 100 procent, så hade herr förste vice talmannen förordat 105 procent.

Men vad jag ville påvisa var, att den regering, som företrädde det frisinnade partiet, vilket i dag gör opposition på den linjen, att det vill bidra till skattelättnader för väghållningsdistrikten och att man icke skall påföra väghållningsdistrikten kostnader, som annars kunde läggas på staten, just den regeringen, säger jag, genomdrev motsatt beslut i det fallet, visserligen mot en del av herr Ekmans parti och kanske mot majoriteten. Men vägmästaren stod i den angenäma situationen, att om han icke fick stöd av det egna partiet, så fick han stöd från annat håll. Man insåg, att budgeten var ansträngd. Skulle man gå ifrån budgetförslaget på den punkten — det innebar då 4.500.000 kronor, nu 6 miljoner kronor — måste man på annat sätt anskaffa dessa medel. Man förde på den tiden en mera ansvarsmedveten opposition. Denna överflyttning av tungan för vägunderhållet och att man låte bilskattemedlen användas för att minska statens kostnader klandrades. Det fördes opposition. Men att den icke kunde leda till majoritet, berodde på, att regeringen lagt upp ett budgetförslag, som en hel del ledamöter icke ville sönderrika på en så väsentlig punkt och i fråga om så betydande belopp, som det här gällde.

*Ang.
förbättring
och
underhåll av
för automobil-
trafiken
viktiga gator
och vägar
i städerna.*

(Forts.)

Herr förste vice talmannen **Hamilton**: Herr talman! Det synes mig, att herr statsrådet endast bekräftade vad jag yttrat. Jag framhöll, att, då frågan gällde anslag av statens medel för nybyggnader av vägar, ansåge statsrådet, att riksdagen ginge för långt. Men när det nu gäller vägförbättringar och vägomläggningar — likgiltigt om det är nya eller gamla — och är fråga om att beskatta landsbygdens folk, då talar statsrådet härför, fastän det gäller stora anslag, som hava till följd, att beskattningen höjes. Herr statsråd! Jag tror icke, att någon protest behöves mot vad jag sagt. Herr statsrådet har själv bekräftat sanningen av mina ord.

Jag ger herr Anderson i Storegården rätt, då han säger, att jag vill höja så högt jag kan, åtminstone till 90 procent, bilskattemedlens användande till vägunderhållet. Det är fullkomligt rätt, att jag strävat härför. Och när jag strävat mot dessa 90 procent och jag tror, att jag kan få en höjning till 50, då understödjer jag ett dylikt förslag. Herr Anderson har rätt. Jag söker lindra skatter, som orättvist vila på landsbygden. Det tycker jag, att herr Anderson borde vara tacksam för, då han påstår, att han står på landsbygdens sida.

Hur vägar herr Persson i Falla, som hade ordet nyss, påstå, att det var demagogi från min sida, då jag yrkade bifall till reservationen? Jag har under ett fyrttio år varit i riksdagen, och jag har städse stritt för ökad skattnedsättning för landsbygden. När jag i dag bara fullföljer vad jag gjort under min långa riksdagsmannabana, då förklarar herr Persson i Falla det för demagogi. Det torde vara tämligen olämpligt för en riksdagsman att fälla sådana yttranden och komma med beskyllningar, som äro så orättvisa.

Herr **Andersson** i Rasjön: Herr talman! Jag blev rätt förvånad av herr Perssons i Falla anförande. Först förklarade han, att han tidigare, då denna fråga varit föremål för riksdagens behandling, städse arbetat för kravet på höjning av bidraget av automobilskattemedlen till vägunderhållet. Men sedan säger han, att när ett dylikt krav nu framställs, så är det demagogiskt och osakligt. Någon konsekvens får det väl ändå finnas i ett yttrande, även om det dikteras av så starka politiska motiv som herr Perssons senaste anförande gjorde.

Jag hade i mitt förra anförande nöjet instämma i en del synpunkter, som herr Persson i Falla framfört förut under debatten i ett annat spörsmål. Nu sade herr Persson angående vissa representanters i statsutskottet hållning, att han alltid respekterat sådana, som stå för sina uppfattningar och äro karlar för sina hattar. Även i det fallet är jag villig instämma med honom. Men hur förhåller det sig med honom själv i det hänseendet? I det anförande, han höll för några timmar sedan beträffande punkt 6 i statsutskottets föreliggande utlåtande, redogjorde han för sin synpunkt på vägproblemen i allmänhet och kom till den slutsatsen, att vi alltför mycket forcerade vägbyggandet i Sverige. Han ansåg det nationalekonomiskt oförsvarligt, och därtill obehövt. Men vilken ställning intar han i den nu föreliggande sakfrågan? Här ha vi ju en fråga, som gäller avvägningen mellan förbättrings- och nybyggnadsarbeten, som oftast kunna uppskjutas och i varje fall bedrivas i mindre hastig takt, å ena sidan, och kravet på ökade bidrag till arbeten, som avse vägunderhåll och som äro oundgängligen nödvändiga å den andra sidan. Jag tog för alldeles givet, att vi skulle finna herr Persson i Falla på den sidan, som ville hålla igen beträffande nybyggnadsarbetena och i stället använda pengarna till de oundgängliga utgifterna för vägunderhållet. Till min stora häpnad finner jag honom på den andra sidan. Och han betraktar sin ståndpunkt som uteslutande saklig och min som demagogisk. Men jag överlämnar åt de opartiska

åhörarna av denna debatt att avgöra, på vilken sida sakligheten finnes i detta fall.

I samklang med mina partikamraters uppfattning har jag städse arbetat för högre bidrag av automobilskattemedel till vägunderhållet. Jag vill erinra herr Anderson i Storegården, att vi intaga icke någon ny ståndpunkt i år, utan de krav på bidrag till vägunderhållet med 50 procent, som vi i år framställa, ha vi framställt förut. När herrarna från högern och bondeförbundet nu principiellt gå in för en annan ståndpunkt än tidigare, skulle jag vilja fråga, hur det kan vara möjligt, att de sista fem procenten kunna föranleda en principiellt helt ny inställning till spörsmålet i dess helhet? Jag förstår, när herrarna anföra vissa sakliga skäl för edert nya ståndpunktstagande, men i flera anföranden i slutet av debatten har framkommit en helt annan syn på spörsmålet i dess helhet än tidigare från samma håll. Från herr Andersons i Storegården och herr Perssons i Falla parti hava tidigare flerfaldiga gånger motioner väckts om höjning av underhållsbidraget från bilskattemedlen. Jag förstår icke, att de sista fem procenten kunna ha så märkvärdig verkan, att man får en alldeles ny syn på problemet i dess helhet.

*Ang.
förbättring och
underhåll av
för automobil-
trafiken
viktiga gator
och vägar
i städerna.
(Forts.)*

Herr Olofsson i Digernäs: Herr talman! Jag fick först en tillrättavisning av herr Anderson i Råstock, för att jag icke höll kompromissen. Jag vet icke av någon kompromiss. Vi voro fullständigt eniga i denna fråga, då vi behandlade den i statsutskottets fjärde avdelning. Men jag blev i sista stund tillfrågad, om jag höll på min motion eller rättare den motion jag skrivit på rörande de femtio procenten, som vi nu diskutera. Då sade jag, att jag fick släppa den saken, med tanke på att vi sedermera finge gå till en revidering på denna punkt. På det sättet kan jag ju förstå, att det kan sägas, att jag icke hållit kompromissen i denna fråga.

Sedan har jag av herr Persson i Falla fått den förebråelsen, att jag handlat på kommando. Jag har inte hört något kommando i denna fråga, och jag går inte efter kommando. Litet var känner mig nog så pass, tror jag, att de veta, att jag går min egen väg och handlar efter min egen uppfattning och min egen övertygelse, det må komma vilken befallande makt som helst. Herr Persson i Falla skall icke tillvita mig att gå på befallning i denna fråga. Det är en osanning. Jag har förut redogjort för att jag ansåg, att jag fått så många av mina önskemål uppfyllda på avdelningen och sedan i statsutskottet, att det föranledde mig att lämna denna fråga om de femtio procenten. Men att det sedan är riktigt, när man beskyller mig för att gå på befallning, det bestri- der jag fullständigt.

Jag skall icke uppehålla debatten vidare.

Herr Hällgren: Herr talman! Ett eventuellt bifall till reservationen innebär, att ungefär 2 miljoner kronor tagas av medlen för vägförbättring och i stället komma skattedragarna till godo som underhållsbidrag. Jag kan icke finna annat, än att detta står i överensstämmelse med de principer, som riksdagen tog ställning till, då den fattade beslut i anledning av förslaget om ordnandet av den statliga vägorganisationen ute i bygderna. Riksdagen uttalade då beträffande vägbyggnaderna, att man skulle gå in för den principen, att vägbyggnadsförslag skulle inlämnas till länsstyrelserna och att dessa skulle uppgöra flerårsplaner, vilka sedan skulle underställas väg- och vattenbyggnadsstyrelsens bedömande. Därefter skulle vägbyggnadsarbetet ordnas i hela landet. Vid sidan om detta ekonomiska program i fråga om vägbyggnaderna hava myndigheterna möjlighet att så att säga riva sönder denna princip genom att tilldela vissa vägförelag anslag framför andra. Det kan ha sitt berätti-

Ang.
förbättring och
underhåll av
för automobil-
trafiken
viktiga gator
och vägar
i städerna.
(Forts.)

gande, då det gäller fallfärdiga broar etc., men icke när det är fråga om breddning av vägar, som herr Pehrsson i Bramstorp ville göra gällande, och icke heller när det i detta bilismens tidevarv gäller utgrävning av backar, ty i detta fall kunna icke backarna betyda så mycket. Jag kan icke finna annat än att efter riksdagens förut fattade beslut om höjning av anslaget till vägbyggnader för att stimulera det pågående vägbyggnads- och vägförbättringsarbetet det är fullt riktigt, att man går in för att minska anslaget till vägförbättringar av bilskattemedel och i stället låta dessa anslag komma skattedragarna till godo i form av ökat underhållsbidrag. Vi se icke detta ur politisk eller demagogisk synpunkt utan ur rent sakliga synpunkter, icke minst därför att riksdagen är skyldig skattebetalarna på landsbygden, särskilt lönearbetarna, detta, då riksdagen här om året jämnt fördubblade dessa skattebetalares vägskatt.

Her talman! Jag kommer att rösta för bifall till reservationen.

Herr **Ekman**: Herr talman! Jag begärde ordet med anledning av herr Andersons i Råstock yttrande, att varenda människa vet, att det här gäller icke 45 eller 50 utan 75 eller 80 procent. Jag trodde, att varenda en av de närvarande visste, att det här icke är fråga om de 30 procenten, som utgå från det ordinarie vägunderhållningsanslaget utan de 45 eller 50 procent, som skola direkt utgå av bilskattemedel. Det är vad den nu behandlade motionen innehåller, och det är om den saken, den i denna punkt föreslagna förordningen måste röra sig. På denna punkt är det således icke fråga om annat än 45 eller 50 procent.

Till herr Anderson i Storegården och herr Persson i Falla vill jag säga, att vad som här förekommit är en ej sällan återkommande upprepning av den diskussionsmetod, som man allt oftare använder på högersidan, när skälen börja tryta. Då börjar man tala om motståndarna och deras motiv, hur man värdesätter dem, vilka egendomligheter de ha och dylikt. Skulle icke herrarna finna skäligt sluta upp med denna metod, som kan betecknas som en *föraktlig* diskussionsmetod?

Herr **Persson** i Falla: Herr talman! Jag begärde ordet i anledning av ett mot mig riktat yttrande av herr Andersson i Rasjön. Han erinrade, att jag tidigare talat och röstat för en höjning av bidraget till vägunderhållet. Nu ställde han det i motsats till mitt yttrande i dag och fann ingen konsekvens mellan dessa yttranden. Någon konsekvens borde det väl vara, ansåg han. Det anser jag också, och jag tycker att det är en god konsekvens, ty jag både talar och röstar även i år för en höjning av bidraget till underhållet. Men jag har redan tidigare erinrat om, att vid beslutets fattande i fjol var jag mycket betänksam, därför att jag ansåg, att den gräns, man då gick in för, låg i överkanten av vad som var rimligt och riktigt. Nu har man fått mera bilskattemedel, större summor att fördela, och då anser jag, att man kan vara med om den fördelningsprocent, som här är föreslagen i statsverkspropositionen. Jag anser, att denna procent är väl avvägd och bör kunna godtagas. Men jag är inte en sådan konsekvensmakare, att jag känner mig förpliktad att nappa på vilket förslag någon kan hitta på att framkasta utan hänsyn till dess lämplighet bara därför att det demonstrerar en högre bidragsprocent.

Vad jag yttrade om ett alltför forcerat vägbyggande, varom också herr Andersson i Rasjön erinrade, tyckte han också stod i dålig överensstämmelse med mitt sista yttrande. Men det kan jag icke gå med på. Jag sade, att man alltför mycket forcerade vägbyggandet. Det är sant, den meningen har jag alltjämt. Vi skola dock komma ihåg en sak, och det är, att vad jag i mitt tidigare yttrande talade om var anslaget till byggande av nya vägar, men att det nu är

fråga om medel som skola stå till förfogande för att ställa redan befintliga vägar i mera trafikvärdigt skick. Jag vill också erinra herr Andersson i Rasjön om att med det högre bidrag till vägunderhållet, som beslöts av förra årets riksdag, blev det mycket mindre del kvar till omlägningsarbeten. Budgetåret 1928—1929 funnos 19 milj. kr. av bilskattemedel till vägomläggningar. Efter fjol-årets beslut funnos endast c:a 13.5 milj., således en minskning av 5.5 milj. Därtill kommer att budgetåret 1928—1929 utgick anslag å tillsammans omkring 1,600,000 kr. från allmänna vägbyggnadsanslaget till omlägnings- och förbättringsarbeten, vadan alltså för sådant ändamål då disponerades c:a 20.5 milj. kr. mot c:a 13.5 milj. för kommande budgetår, om utskottets förslag bifalles. Således blir det efter de sålunda föreslagna fördelningsgrunderna i runt tal 7 milj. kronor eller c:a 35 % mindre till kommande år än det man hade för förbättringsarbeten 1928—1929. Är det då rimligt att därifrån taga ytterligare 2 milj. kr.? Det är nog så, att man tidigare, då man fick dessa stora summor, handskades vårdslöst med dem ibland. Nu sedan medlen så starkt reducerats och man å andra sidan tillgodogjort sig de gångna årens erfarenheter är denna risk ej så stor. Vi ha på många ställen på våra landsvägar verkliga dödsfallor, järnvägsöverfarter och skarpa kurvor utan sikt, som behöva läggas om. I år föreligger förslag till ny motorfordonsförordning och antingen där beslutas en till 65 km. ökad hastighet eller obegränsad hastighet för bilfordon, måste därmed väsentligt högre krav ställas på vägnas trafikvärdighet. Ur ren trafik-säkerhetssynpunkt är det sålunda mycket önskvärt, att man icke alltför mycket beskär den del, som skall komma att gå till dessa omlägningsarbeten.

Till herr Olofsson i Digernäs vill jag säga, att jag känt honom som en mycket karsk och rakryggad man, och jag har icke velat påstå något annat. Även en så pass rakryggad och självständig man som herr Olofsson i Digernäs torde dock någon gång möjligen taga sitt förnuft till fånga under trons lydnad. Det vet jag icke, om han gjort i detta fall, men han synes dock ha något jämkat sin hållning efter beslutet i utskottet.

Beträffande det yttrande, som den siste ärade talaren hade, i vilket han ville framställa den argumentering, som från mitt och annat håll förts, såsom föraktlig, så vill jag säga, att var och en ser saken på sitt sätt. Men om jag finner, att i denna debatt vid behandling av detta ärende mycken demagogi förekommer, då tycker jag, att jag kan ha rättighet att göra en sådan anmärkning. Den står jag för. Men jag vill icke påstå, att det från den sidan presteras utslutande demagogi. Jag tror visst, att det kan finnas den meningen, att man genom högre bidragsprocent till vägunderhållet nu kan komma fram till skattelättnader. Visst kan en sådan visserligen oriktig tro finnas, men därjämte finnes det andra motivet inblandat, vilket vi också alla veta, att det gör.

Överläggningen förklarades härmed avslutad. Efter av herr talmannen till en början givna propositioner beträffande mom. I a) biföll kammaren utskottets hemställan i detta moment.

Vidare framställde herr talmannen i fråga om mom. I b) propositioner dels på bifall till utskottets däri gjorda hemställan, dels ock på bifall till det av herr Danielsson under överläggningen gjorda yrkandet i vad detta yrkande avsåg utskottets berörda hemställan; och fann herr talmannen den förra propositionen vara med övervägande ja besvarad. Votering begärdes likväl av herr Danielsson, i anledning varav efter givna varsel följande voteringsproposition upplästes och godkändes samt anslogs:

Den, som vill, att kammaren bifaller statsutskottets hemställan i punkten 12 mom. I b) av utskottets förevarande utlåtande nr 6, röstar

Ja;

*Ang.
förbättring och
underhåll av
för automobil-
trafiken
viktiga gator
och vägar
i städerna.
(Forts.)*

*Ang.
förbättring och
underhåll av
för automobil-
trafiken
viktiga gator
och vägar
i städerna.
(Forts.)*

Den, det ej vill, röstar

Nej;

Vinner Nej, har kammaren bifallit det av herr Danielsson under överläggningen framställda yrkandet i vad det avser utskottets hemställan i berörda moment.

Sedan kammarens ledamöter härefter intagit sina platser samt voteringspropositionen blivit ännu en gång uppläst, företogs omröstning med tillämpning av upprensingsförfarandet; och befanns därvid flertalet hava röstat för ja-propositionen, vadan kammaren bifallit utskottets hemställan i förevarande moment.

Härefter gav herr talmannen propositioner beträffande motiveringen, nämligen dels på godkännande av utskottets motivering, dels ock på bifall till det yrkande, som i avseende härå framställts av herr Danielsson; och godkände kammaren utskottets motivering.

Slutligen blev på herr talmannens därå givna proposition utskottets hemställan i mom. II av kammaren bifallen.

Punkten 13.

Utskottets hemställan bifölls.

*Ang.
bidrag till väg-
underhållet på
landet.*

Härpå föredrogs *punkten 14*, angående bidrag till vägunderhållet på landet. Ordet begärdes därvid av

Herr **Pehrsson** i Bramstorp, som anförde: Herr talman! Jag har intet yrkande på denna punkt. Jag har emellertid väckt en motion, vari hemställts om en ändring i fråga om tidpunkten för detta anslags utanordnande. Utskottet säger, att då Kungl. Maj:t har sin uppmärksamhet riktad på den framställning, som i motionen gjorts, har utskottet ansett en skrivelse icke erforderlig. Jag vill under frågans behandling uttala den förhoppningen, att Kungl. Maj:t skall utfärda en ny kungörelse, som innebär, att anslaget skall kunna utbetalas redan under september månad, då jag anser, att intet skäl föreligger att vänta till november månad, enär detta anslag grundar sig på underhållskostnaderna för ett år tidigare.

Vidare yttrades ej. Kammaren biföll utskottets hemställan.

Punkterna 15—17.

Vad utskottet hemställt bifölls.

Punkten 18.

Lades till handlingarna.

Punkterna 19 och 20.

Vad utskottet hemställt bifölls.

Punkterna 21 och 22.

Lades till handlingarna.

Punkterna 23—32.

Vad utskottet hemställt bifölls.

Punkten 33.

Lades till handlingarna.

Punkterna 34 och 35.

Vad utskottet hemställt bifölls.

Punkten 36.

Lades till handlingarna.

Punkterna 37—46.

Vad utskottet hemställt bifölls.

Punkten 47.

Lades till handlingarna.

Punkterna 48 och 49.

Vad utskottet hemställt bifölls.

§ 6.

Föredrogs vart för sig första lagutskottets utlåtanden:

nr 14, i anledning av väckt motion om förhållandet mellan Arjeplog- och Karesuandolapparna samt lappförfattningarnas anknnytning till det levande livet; och

nr 15, i anledning av väckt motion angående upphävande av vissa prästerskapet tillkommande privilegier.

Kammaren biföll vad utskottet i dessa utlåtanden hemställt.

§ 7.

Slutligen föredrogs statsutskottets till kammaren denna dag inkomna memorial, nr 57, angående anledning till anmärkning mot två statsrådsledamöter; och remitterades detta ärende till konstitutionsutskottet.

§ 8.

Avgåvos följande motioner, nämligen av:

herr *Werner m. fl.*, nr 476, om avslag å Kungl. Maj:ts proposition, nr 162, angående avskrivning av viss del av statslån för anläggning av järnvägar från Oskarshamn till Ruda och från Ruda till Älgshult;

herr *Herou m. fl.*, nr 477, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition, nr 108, angående vissa åtgärder till det svenska jordbrukets stödjande; och

herr *Bengtsson i Kullen m. fl.*, nr 478, likaledes i anledning av Kungl. Maj:ts proposition nr 108.

Dessa motioner bordlades.

§ 9.

Upplästes följande till kammaren inkomna sjukbetyg:

Att riksdagsman R. Selberg på grund av sjukdom är oförmögen att delta i riksdagsarbetet fr. o. m. den 14 mars, intygas.

Stockholm den 15 mars 1930.

G. Öhngren.

§ 10.

Anmälades och godkändes följande förslag till riksdagens skrivelser till Konungen, nämligen:

från statsutskottet, nr 69, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående garanti för ett lån åt föreningen för bistånd åt vanföra i Norrland; samt

från bevillningsutskottet, nr 72, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition med förslag till förordning om ändrad lydelse av 126 § 1 och 2 mom. taxeringsförordningen den 28 september 1928.

§ 11.

Till bordläggning anmälades:

statsutskottets utlåtanden:

nr 44, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående förändring i avseende å löneställning och antal av vissa ordinarie befattningar vid postverket, telegrafverket och statens järnvägar m. m.;

nr 45, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående avskrivning av viss del av statslån till Varberg—Åtrans och Eksjö—Österbymo järnvägsaktiebolag;

nr 46, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående förvärvande för telegrafverkets räkning av vissa tomter i Göteborg;

nr 47, i anledning av väckt motion om avskaffande av mantalspenningarna;

nr 48, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående anslag till vissa nybyggnadsarbeten vid centralfängelset å Långholmen jämte en i ämnet väckt motion;

nr 49, i anledning av Kungl. Maj:ts i statsverkspropositionen under andra huvudtiteln gjorda framställning angående anslag för upphuggning av cellfönster vid centralfängelset å Långholmen;

nr 50, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående anslag till bestridande av arvoden och ersättningar åt befattningshavare vid vattendomstolarna m. m.;

nr 51, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående efterskänkande i vissa fall av kronans rätt till danaarv;

nr 52, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående dispositionen av förefintlig behållning å anslag till undervattensbåtmateriel;

nr 53, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående gäldandet av staten åliggande kommunala och andra utskylder för vissa försvarsväsendets fastigheter;

nr 54, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående befrielse för förre löjtnanten i Norrbottens regementes reserv O. G. W. Lindh från viss ersättningskyldighet;

nr 55, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående befrielse för kaptenen O. P. B. Dahlström och fanjunkaren K. R. Juhlin från viss ersättningskyldighet; och

nr 56, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående befrielse för förre volontären A. E. Nordin från viss betalningsskyldighet; samt

bevillningsutskottets betänkanden:

nr 15, i anledning av väckt motion om avskaffande av de personliga sjukvårds- och folkskoleavgifterna;

nr 16, i anledning av vissa motioner, avseende ändringar i gällande tulltaxeförordning och tulltaxa;

nr 17, i anledning av väckt motion om viss ändring i lagen om skogsaccis; och

nr 18, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående tullfri införsel av två telefonkablar.

§ 12.

Justerades protokollsutdrag.

§ 13.

Ledighet från riksdagsgöromålen beviljades:

herr <i>Borggren</i>	under 4 dagar fr. o. m. den 17 mars,
» <i>Berg</i>	» 4 » » » 19 »
» <i>Leffler</i>	» 5 » » » 17 »
» <i>Svensson</i> i Betingetorp	» 6 » » » 17 »
» <i>Björnberg</i>	» 2 » » » 17 »
» <i>Herou</i>	» 5 » » » 16 »
» <i>Johansson</i> i Fårekulla	» 6 » » » 17 »
» <i>Vahlstedt</i>	» 6 » » » 17 »
» <i>Johansson</i> i Brånalt	» 8 » » » 17 »
» <i>Spångberg</i>	» 2 » » » 18 »
» <i>Andersson</i> i Löbbo	» 4 » » » 17 »
» <i>Johansson</i> i Bro	» 4 » » » 16 »
» <i>Karlsson</i> i Vadstena	» den 17 mars,
» <i>Rudén</i>	» 6 dagar fr. o. m. den 17 mars,
» <i>Hällgren</i>	» 8 » » » 17 »
» <i>Hedvall</i>	» 2 » » » 17 » och
» <i>Näslund</i>	» 7 » » » 19 »

Kammarens ledamöter åtskildes härefter kl. 5.7 e. m.

In fidem
Per Cronvall.