

Nr 104.

Av herr **Lindmark m. fl.**, om anslag till understödjande av brobyggnader m. m.

I årets statsverksproposition, sjätte huvudtiteln, punkt 15, har till understödjande av brobyggnader och, företrädesvis mindre, hamnbyggnader m. m. äskats ett extra reservationsanslag av 1,000,000 kronor.

Som av propositionen framgår, hava de för senare åren anvisade beloppen för samma ändamål utgjort:

År 1922	kronor 1,100,000
Första halvåret 1923	» 550,000
Budgetåret 1923—1924	» 800,000
» 1924—1925	» 700,000
» 1925—1926	» 850,000.

Enligt väg- och vattenbyggnadsstyrelsens skrivelse till departementschefen skola för närvarande i fråga om broarbeten ansökningar föreligga om bidrag till 130 företag med en beräknad totalkostnad av 10,200,000 kronor.

Ice mindre än 53 brobyggnadsföretag hava av vederbörande myndigheter meddelats tillstånd till arbetets påbörjande med bibehållen rätt att sedermera erhålla statsbidrag. Dessa företag representera en sammanlagd beräknad byggnadskostnad av 3,300,000 kronor motsvarande ett efter nu gällande grunder beräknat statsbidrag av 2,200,000 kronor. Redan färdiga eller under arbete varande företag beräknar kungl. styrelsen draga en kostnad av 4,600,000 kronor motsvarande ett statsbidrag av 3,100,000 kronor. Med bibehållande av innevarande budgetårs anslags storlek 850,000 kronor skulle först 1930 anslag kunna börja beredas andra än dem som redan nu påbörjats. Med hänsyn till möjligheten att till vissa broföretag erhålla anslag av automobilskattemedel har kungl. styrelsen begärt allenast 1,400,000 kronor.

I sitt uttalande till statsrådsprotokollet har departementschefen också med styrka framhållit behovet av förhöjt anslag. Trots det stora behovet har departementschefen dock ej ansett sig kunna följa kungl. styrelsen utan föreslagit förhöjning av det för innevarande budgetår beviljade anslaget 850,000 kronor med allenast 150,000 kronor till 1,000,000 kronor.

På grund av de i förhållande till behovet synnerligen små anslag, som en följd av år utgått å denna punkt, hava många vägdistrikt råkat i ganska stora ekonomiska svårigheter. Då det gäller en fallfärdig landsvägsbro, kan man icke uppskjuta dess ombyggnad hur länge som helst. Risken för trafikolyckor bliver alltför stor, och är detta fallet i än högre grad, sedan den tunga och livliga biltrafiken tillkommit.

Anläggande av en landsväg kan man möjligen uppskjuta några år i väntan på erhållande av statsbidrag. En upprutten landsvägsbro däremot måste inom viss kort tid ombyggas, då i annat fall antingen trafiken måste helt och hållet avstängas eller också skall trafiken fortgå under den största risk för att en olycka kan inträffa. För att undvika detta hava ock flera vägdistrikt måst begära tillstånd att med bevarande av rätten att framdeles erhålla statsbidraget få påbörja och fullborda brobyggnader. Men detta innebär i de flesta fall skuldsättning för vägdistriktet och därmed följande ränteförluster. Särskilt kännbart blir ju detta för de norrländska vägdistriktet, där ett brobygge mången gång blir ett företag på hundratusentals kronor.

Med beaktande av den ökning av ifrågavarande anslag, som genom besparingar å tidigare anvisade dylika anslag må kunna ställas till riksdagens förfogande, anse vi, med hänsyn till det trängande behovet, att det av kungl. väg- och vattenbyggnadsstyrelsen föreslagna beloppet 1,400,000 kronor bör för ifrågavarande ändamål av riksdagen beviljas.

På grund av det anförda få vi vördsamt anhålla, att riksdagen må besluta

att till understödjande av brobyggnader och, företrädesvis mindre, hamnbyggnader samt upprensning av åar och farleder för budgetåret 1926—1927 anvisa ett extra reservationsanslag av 1,400,000 kronor.

Stockholm den 20 januari 1926.

<i>Ewald Lindmark.</i>	<i>C. J. Öberg.</i>	<i>P. S. Hedlund</i> i Häste.
<i>Jöran Grapenson.</i>	<i>P. Persson,</i> Trången.	<i>Johan Olofsson.</i>
<i>Jones Erik Andersson</i> i Ovanmyra.	<i>Ludwig Brännström.</i>	<i>A. H. Hedström.</i>
<i>N. E. Nilsson.</i>		<i>Ant. Wikström.</i>