

**N:o 169.**

Af herr **J. Ström** i Traustrand, *om höjning af anslaget till anläggning af nya samt förbättring eller omläggning af backiga eller eljest mindre goda vägar.*

Den storartade utveckling, näringarna inom vårt land vunnit under en jämförelsevis kort tid, är synnerligen glädjande. Denna utveckling har endast kunnat ske i samband med lättare tillgång på goda goda kommunikationer, hvarför ock för näringarnas ytterligare förkofran fordras förbättrade samfärdsmedel. Man tänker härvid på järnvägarna som de nästan enda, all näringsverksamhet upphjälpande samfärdsmedlen, och ostridigt äro järnvägar de förnämsta. De äro dock icke de enda, ty äfven landsvägar hafva härvid sin viktiga uppgift att fylla, och sådana blifva ingalunda obehöfliga genom järnvägsanläggningar utan snarare tvärtom på många ställen mera nödvändiga. Landsvägsbyggnader torde därför med all rätt kunna hänföras till sådana företag, som sedan direkt befrämja näringarna och därigenom indirekt lämna landet full valuta för därå nedlagda kostnader.

Till »bidrag för anläggning af nya samt förbättring eller omläggning af backiga eller eljest mindre goda vägar» har Riksdagen sedan år 1900 anslagit en million kronor årligen. Huru otillräckligt detta anslag är, torde bäst bevisas däraf, att vid 1904 års slut, och sedan årets anslag var utdeladt, hos väg- och vattenbyggnadsstyrelsen funnos inneliggande planer till vägföretag, för hvilka anslag begärts ur vägbyggnadsfonden för en beräknad kostnad af öfver 7,000,000 kronor. Skulle de begärda bidragen därför tilldelas i tur och ordning, finge några vänta i sju år, men denna väntan kunde blifva ändå långvarigare, enär alltid hänsyn måste tagas till under tiden inkommande framställningar om

bidrag till sådana vägar, hvilkas byggande kunde anses mera behöfligt och därför måste ske först. Många vägdistrikt skulle sålunda kunna få vänta på nödigt bidrag för utförande af en vägbyggnad icke blott i sju utan tio år eller mera.

Hvad här blifvit anfördt om det otillräckliga bidraget för år 1904 är icke något enastående endast för det året, utan har delvis samma missförhållande fortfarit under en längre följd af år, såsom synes af här nedan meddelade, från väg- och vattenbyggnadsstyrelsen erhållna uppgifter. Sedan anslaget för hvart och ett af följande år blifvit användt, innelågo hvilande planer till vägföretag, för hvilka anslag begärts ur vägbyggnadsfonden:

år 1893	för 123	vägföretag	för en beräknad kostnad i jämna kr.	3,405,017
» 1894	» 122	»	»	3,674,487
» 1895	» 100	»	»	4,123,825
» 1896	» 116	»	»	4,426,865
» 1897	» 115	»	»	4,083,814
» 1898	» 132	»	»	5,250,034
» 1899	» 143	»	»	6,304,822
» 1900	» 112	»	»	6,565,498
» 1901	» 81	»	»	5,533,966
» 1902	» 103	»	»	5,937,787
» 1903	» 127	»	»	6,476,184
» 1904	» 141	»	»	7,013,814

Häraf framgår äfven, huru krafvet på bidrag till landsvägsbyggnader är efter år stegrats, oaktadt anslaget under tiden blifvit höjdt från 800,000 kronor år 1892 till 1,000,000 kronor år 1900.

Olägenheterna af att så nödgas vänta på bidrag till nödiga vägbyggnadsföretag äro helt naturligt i främsta rummet saknaden af samfärdsmedel under tiden, men äfven andra. Särskildt vill jag i detta sammanhang påpeka en olägenhet, som ofta gjort sig gällande genom dröjsmål under flera år med beslutade vägbyggnader, nämligen högre kostnader genom ändrade konjunkturförhållanden, hvilket haft till följd att förslagen måst omarbetas och statsbidragen höjas.

Häremot torde den invändning göras, att icke alla förslag om vägbyggnader äro så nödiga att understödja och så fort bringa till utförande, hvarför vederbörande vägdistrikt gärna kunna vänta; men när, som känt är, ansökan om statsbidrag kan inkomma endast för *sådan*

vägbyggnad, hvilken de vägbyggnadsskyldige åtagit sig eller blifvit förpliktade att med hjälp af statsbidrag bygga och sedan underhålla (alltså icke hvilket vägbyggnadsförslag som helst, som inom distriktet väckes), så torde väl detta få anses såsom tillräckligt bevis för att vägbyggnadsföretaget icke tillkommit i onödan.

Kostnadsförslagen till landsvägar behöfde ock uppgöras med tagen hänsyn till att byggandet kunde så vidt möjligt utföras med bättre lutningsförhållanden, än hittills vanligen förekommit, samt med fastare grund och större soliditet i allmänhet, hvarigenom äfven framtida underhållet komme att väsentligt underlättas. I den mån landsvägarna blefve så anlagda, skulle måhända snart nog automobiltrafik kunna förmedla samfärdseln emellan många järnvägsstationer och därifrån liggande platser på landsbygden.

För afhjälpande af dessa antydda olägenheter jämte många andra synes därför en förhöjning i det nu till vägbyggnader utgående anslaget vara högst nödvändig.

Önskligt vore ock, att statsbidraget i hvarje fall kunde lämpas mera efter de vägbyggnadsskyldiges förmåga att bära kostnaderna, i stället för att, som nu sker, lämna lika stor andel af den beräknade kostnaden till alla. Ett annat önskemål vore, det anslaget bestämdes för flera år, exempelvis fem på en gång, att utgå med visst årligt belopp, och hvarigenom den fördelen vunnes, att bidrag för en längre vägsträcka, som nu måste delas i mindre afdelningar, kunde på en gång beslutas och sedan utgå i mån af arbetets utförande, utan förnyad framställning för hvarje del af en påbörjad vägbyggnad.

Beträffande dessa sistnämnda önskemål skall jag dock icke göra någon framställning utan endast tillåta mig att på grund af hvad i öfrigt anförts värdsammast anhålla,

att Riksdagen ville besluta, det bidraget för anläggning af nya samt förbättring eller omläggning af backiga eller eljest mindre goda vägar måtte för år 1906 höjas från nu utgående 1,000,000 kronor till 1,500,000 kronor.

Stockholm den 28 januari 1905.

*Joh. Ström.*

Häri instämma:

<i>G. Kronlund.</i>	<i>Th. af Callerholm.</i>	<i>Smeds Lars Olsson.</i>
<i>O. H. Ström.</i>	<i>J. E. Granlund.</i>	<i>Sam. Söderberg.</i>
<i>B. P. Ersson.</i>	<i>Johan Olofsson.</i>	<i>J. Bromée.</i>
<i>W. Johansson,</i> Öija.	<i>J. Andersson,</i> Baggböle.	<i>C. J. Öberg.</i>
<i>C. J. Berggren.</i>	<i>M. Matsson.</i>	<i>A. Fr. Burman.</i>
<i>S. J. Enander.</i>	<i>Ad. Wiklund.</i>	<i>P. Zimdahl.</i>
	<i>Ollas A. Ericsson.</i>	

---