

särskildt för den ort, där de finnas. De inverka på ett skadligt sätt på traktens klimatiska förhållanden. De ligga som ett slags betyg på vår oförmåga att sköta våra finanser. Så bör det inte längre få fortgå.

Då jag förra året väckte denna motion, gjorde jag förslag om tillvägagångssättet att få skog planterad på kalmarkerna. Utskottet fann, att det mötte stora betänkligheter att lösa frågan enligt mitt förslag. Motionens syfte behjärtades af utskottet, men det såg andra vägar, hvarpå målet kan nås, och då redan något gjorts för skogsodling på kalmarker, så menar utskottet, att utredning i frågan kan åtminstone tills vidare anstå. Men då det synes mig, som det skulle taga för lång tid att nå målet, om ej mera åtgöres härför, och då frågan är af ganska stor betydelse för vårt land, så vågar jag vördsamt hemställa,

att Riksdagen ville i skrifvelse till Kungl. Maj:t anhålla, att Kungl. Maj:t måtte utreda och till Riksdagen inlämna förslag om huru våra kalmarker skola göras fruktbarande för vårt land.

Stockholm den 25 januari 1911.

John Erlansson.

Nr 64.

Af herr **Olsson** i Kullenbergstorp, om *skrifvelse till Kungl. Maj:t* angående ändrade grunder för fördelningen af statens bidrag till vägunderhållet på landet.

Vid sistlidne års Riksdag förelågo till behandling ett stort antal motioner om större och mindre ändringar i lagen angående väghållningsbesvärets utgörande på landet den 23 oktober 1891. Jordbruksutskottet,

som behandlade frågan, hemställde endast, att statens bidrag till sommarvägunderhållet skulle från nuvarande 15 % höjas till 20 % af kostnaden. Denna utskottets hemställan afslogs af Riksdagen. Vid utskottets utlåtande var bifogad en af trenne ledamöter afgifven reservation, i hvilken hade upptagits, i något modifierad form, en af mig uti min motion uttalad mening, att statens bidrag till underhållet af allmänna vägar borde utgå progressivt eller efter så kallad glidande skala. Reservationen antogs af Andra kammaren samt erhöll en betydande minoritet i Första kammaren. Diskussionen i kamrarna visade oförtydligt, att långt gående förslag om ändringar i väglagen ej hade någon utsikt att vinna Riksdagens bifall. Men lika klart är, att hvarje som helst fråga om ändring i väglagen, t. ex. om municipalsamhällets och köpingars större eller mindre lättande i deras bidrag till allmänna vägar eller lindring för andra bidragsskyldiga, genast uppkallar frågan om statsbidragets storlek. Man kan nämligen knappast lätta bördan på något håll, utan fara finnes att för dem, som skola taga på sig den börda, som aflätts för en del, blifver så tung att de knappast kunna utgöra densamma, utan att staten träder emellan och relativt lättar mest där bördan blir tyngst. Jag tror därför, att endast om statens bidrag utgår progressivt, blir det möjligt att framdeles vidtaga nödiga förändringar i väglagen, hvadan frågan om statsbidraget bör lösas, innan någon annan ändring ifrågasättes.

I ofvannämnda reservation uttalas, att statens bidrag endast borde utgå för sommarvägunderhållet. Då det nog möter åtskilliga svårigheter, att tillfredsställande fixera kostnaden för vintervägunderhållet, anser jag mig böra biträda reservanternas mening i denna del.

Reservanterna ansågo följande progression i statsbidraget böra tagas i öfvervägande: För den del af kostnaden pr vägfyrc, som fölle emellan 1—20 öre, 20 % statsbidrag, för delen mellan 21—50 öre pr vägfyrc 30 %, för delen mellan 51—80 öre pr vägfyrc 40 % samt för öfverskjutande del af kostnaden 50 %. Det synes mig dock, som denna progression vore väl liten samt ojämn, då första afdelningen sattes till 20 öre pr vägfyrc, men de efterföljande afdelningarna sattes till hvardera 30 öre pr vägfyrc, hvadan jag anser, att följande progression borde tagas i öfvervägande: För den del af kostnaden, som belöper sig pr vägfyrc till 1—20 öre, lämnas statsbidrag med 20 %, för delen af kostnaden pr vägfyrc mellan 21—40 lämnas 30 %, för delen af kostnaden pr vägfyrc mellan 41—60 öre lämnas 40 %, för delen af kostnaden pr vägfyrc mellan 61—80 öre lämnas 50 % samt för öfverskjutande del af kostnaden 60 %.

Detta förslag skiljer sig från reservanternas endast då kostnaden öfverstiger 40 öre pr vägfyrk, men uppgår kostnaden pr vägfyrk så högt, är bördan af vägunderhållet så svår, att ett dylikt väghållningsdistrikt mer än väl behöfver det något större statsbidrag, som mitt förslag vill att sådana distrikt skola åtnjuta. Gifvetvis får dock en eventuell utredning närmare utvisa den progression, som lämpligen bör ifrågakomma. Att en dylik utredning endast kan utföras af Kungl. Maj:t är själfallet, helst sannolikt i sammanhang med denna utredning äfven uppkomma andra frågor rörande vägunderhållet, som behöfva lösas.

På grund af hvad sålunda anförts, tillåter jag mig vördsamt hemställa,

att Riksdagen måtte i skrifvelse till Kungl. Maj:t anhålla, det täcktes Kungl. Maj:t låta utreda, huruvida och i hvad mån grunderna för fördelningen af statens bidrag till underhåll af allmänna vägar lämpligen kan förändras i syfte, att detta bidrag måtte blifva fördeladt på de olika väghållningsdistrikten i lämpligare förhållande till den uppskattade kostnaden för sommarvägunderhållet, samt för Riksdagen framlägga det förslag, hvartill en sådan utredning kan föranleda.

Stockholm den 24 januari 1911.

Olof Olsson

i Kullenbergstorp.