

**N:o 267.**

Af herr **J. G. Pettersson** i Södertälje, i anledning af  
*Kungl. Maj:ts proposition angående anslag dels för ytterligare undersökningar angående den s. k. inlandsbanan dels och för byggnad af statsbana från Östersund till Ströms vattudal.*

Diskussionen om den i Kungl. Maj:ts proposition n:o 162 ifrågasatta inlandsbanans ekonomi har hittills hufvudsakligen begränsat sig till frågan huru stor afkastningen kan väntas blifva på det kapital, som kommer att nedläggas på ifrågavarande företag, och vid beräkandet af denna afkastning tager man nästan uteslutande hänsyn till de trafikinkomster, som af banan kunna påräknas. Fråga är emellertid, om ej företaget utom den nya samfärdseln och varuomsättningen framkallar verkningar, hvilka lika väl som dessa böra tagas i anspråk som inkomstkällor för staten, emedan de direkt härleda sig från järnvägsanläggningen.

I den af järnvägsstyrelsen för någon tid sedan utgifna 50-årsberättelsen öfver statens järnvägar förekommer en af fil. lic. E. F. Heckscher författad nationalekonomisk historia, däri bl. a. redogöres för järnvägarnas inflytande på landsbygdens befolkningsfördelning. Af denna framgår, att redan under järnvägens byggande en betydlig folkförskjutning äger rum till trakten omkring densamma. Under byggnadsperioden kan uppvisas absolut folkökning i 86 % af samtliga järnvägssocknar samt i 88 % af stationssocknarna. Frånräknas västkustbanans område, blir resultatet ännu gynnsammare. Då förete 92 % af samtliga järnvägssocknar och 94 % af

stationssocknarna absolut folkökning under byggnadsperioden. Hvad storleken af denna beträffar, så uppgick den årliga ökningen för nära  $\frac{1}{3}$  af järnvägssocknarna till 20 ‰, medan den årliga genomsnittsökningen för Sveriges landsbygd samtidigt härmed uppgick till endast 5 ‰.

Af särskildt intresse för frågan om inlandsbanan är det inflytande nordvästra stambanan utöfvat på Jämtlands län. Här är ett landskap, som nästan uteslutande står i förbindelse med rikets öfriga delar genom en enda bana. Siffrorna tala ett tydligt språk. Byggnadsarbetet började 1875; 1878—82 öppnades tvärbanan och 1883—86 norra stambanan till Sollefteå. Årliga folkökningen före, under och efter denna tid framgår af nedanstående tabell.

	Länets landsbygd.	Östersund.
1871—1875 .....	988,0	70,6
1876—1880 .....	1,416,6	156,8
1881—1885 .....	1,515,4	378,2
1886—1890 .....	1,355,2	117,6
1891—1900 .....	940,3	153,3

Inverkan har tydligen varit nästan plötslig. En omgruppering af befolkningen inträder genast och redan innan hela sträckan trafikeras. Att märka är att första sifferkolumnen innefattar länet i dess helhet och man får däraf en bild af huru en ny trafikled genom obygd kan inverka på ett helt landskap. Genom banans inflytande ha sågverksdistrikt och små industrisamhällen vuxit upp längs densamma.

»Norrländska tvärbanan är ett af de jämförelsevis få exemplen i vårt land, att en järnväg, som kastats ut i ett nästan obrukadt land, skapat en industri, ja, delvis till och med landtbruk», säger d:r Heckscher i sin öfversikt.

I en uppsats angående detta ämne af kaptenen friherre Erik Palmstierna yttras bl. a.:

»Det kan vara af betydelse att ha blick för dessa drag i vår ekonomiska historia, när det gäller att skapa en ny, mäktig förbindelseled genom vidder som hittills till stor del legat utanför landets järnvägsnät. Samma verkningar torde komma att visa sig i dessa trakter som i öfriga Sverige. En stark folkförflyttning till större delen af trafikområdet kommer att uppstå och företrädesvis gruppera sig samhällsvis vid lämpliga afsättningsorter eller platser, som erbjuda industrien fördelaktigt läge. Hvar dessa komma att uppstå vid inlandsbanan, sedan dess riktning blif-

vit definitivt bestämd, kan man väl uttala en förmodan om, men enligt erfarenheten spela så många oberäkneliga omständigheter in, att det är synnerligen svårt falla några säkra omdömen. Det är ej heller behöfligt för denna framställning, som endast velat konstatera faktum, att en järnvägslinje suger till sig en mängd folk kring hela sin sträckning och mest vid stationerna.

Nu vet man att hvarje ökning af befolkningstätheten omedelbart medför en jordvärdestegring, som återspeglar folkrörelsen. Det är helt naturligt att så bör ske. Efterfrågan på mark i järnvägstrakten tilltar på grund af dess gynnsammare läge, men tillgången är ej obegränsad. Jord kan ej fabriceras som en vara. Jordprisen komma därför att stiga, och i enlighet med föregående borde man redan nu vid områden kring den blifvande inlandsbanan kunna förmärka detta, något som äfven lär ske, särskildt hvad skogen angår. Hur stor jordvärdestegring en järnväg framkallat under olika förhållanden i vårt land är ej utredt, men jag gjorde för ett par dagar sedan en undersökning i *Gnesta*, som är ganska karaktäristisk.

Det lilla samhället ligger delvis uppkastadt på en brant bergknalle (*Gnesta* nr 2), under hvilken järnvägen går fram på en utfyllning i sjön nedanför. Rundt omkring var förr rama landsbygden. På 1850-talet, innan banan påbörjats (byggnadsperiod 1855—61), köptes bergknallen med litet ängsmark för 7,000 kr. Så kom järnvägen till och trafiken började 1862. Då blef det lif i spelet. Undan för undan säljes tomtmark å klinten till 20,000 kr. värde före 1899, då fastighetens återstod säljes för 21,000 kr. 1903 köpes den på konkursauktion af en stockholmare för 19,500 kr. Han sålde tomter för 16,000 kr. och föryttrade sedan återstoden 1907 för ett pris som uppges till minst 19,000 kr. Järnvägen har således förorsakat en värdestegring af 800 procent.

Ej långt därifrån ligger egendomen Kärf, som delvis bildats genom sjösjänkning. Den torrlagda delen har sålts till tomter efter 3,200—3,500 kr. tunnlandet. Den lilla 20-tunnlands-gården Vackeby nr 5, som ligger 1½ km. från stationen, köptes på 80-talet för 300 kr. tunnlandet och såldes i år med 830 procents vinst. Prästgårdens jord, som förr var värd 250—300 kr., taxeras nu till 2,600—2,800 kr. tunnlandet. Egendomen Ehrndal, en mil från *Gnesta*, köptes 1899 för 200,000, såldes 1906 för 287,000 och köptes 1907 för 330,000. Det är 65 procents värdestegring på 8 år. Järnvägens inflytande på jordprisen har enligt sakkunnigas uppgifter sträckt sig minst 2 mil å ömse sidor om densamma med värde-

stegringar af 10—25 procent så långt bort. Midtemot järnvägsstationen kostar marken nu 22,000 kr. tunnlandet. 1855 exproprierade staten bredvid för 400 kr. tunnlandet. Det är 5,500 procent i värdestegring.

Kan någon jäfva, att det är nationens rättmätiga tillhörighet, som här gått i företagsamma spekulanters händer, därför att samhällets rätt ej bevakats?

Intressant är att se, huru dessa siffror motsvaras af en snabb befolkningstillväxt. Befolkningsmängden var i Frustuna socken: 1850 — 1,252, 1860 — 1,294, 1870 — 1,639, 1880 — 2,263, 1890 — 2,499, 1900 — 2,658, 1907 — 2,700 invånare. I Gnesta 1900 — 912, 1907 — 976 invånare.

Man har ingen anledning tillskrifva denna hastiga folkökning med åtföljande jordvärdestegring annat än järnvägsförbindelsens egen dragningskraft. Någon industri finnes ej i orten, utan befolkningen sysselsätter sig mest med handverk, hvars produkter afsättas i angränsande socknar. Exemplet kan anses typiskt för huru en järnväg framtrollar stadssamhället där jorden knappt förut låg under plog.

Vid enskilda järnvägsföretag går jordvärdestegringen hufvudsakligen tillbaka till dem som åstadkommit densamma — järnvägens aktieägare, ty det är i regel de kommuner och jordägare, som beröras af den projekterade banan, som teckna dess aktiekapital.

Ett instruktivt exempel på att man rent af kan begagna sig af jordvärdestegringen för att betrygga ett enskildt järnvägsföretag är den 35 km. långa Slangerupbanan till Köpenhamn. För att skaffa kredit till företaget beslöto ett 150-tal jordägare kring de blifvande stationerna vid banan att under 30 års tid efter dess färdigbyggande afsätta 30 procent af inträdd värdestegring till företaget. Att man ej misräknat sig framgår af en 1905 utförd taxering med ledning af inträffade fastighetsförsäljningar. Järnvägen trafikerades ej ännu vid det laget, men ändå visade sig en värdestegring af 400 procent i medeltal efter blott ett par års förlopp.

I den preussiska kanalkommissionen 1905 lät man företa en undersökning om huru kanaliseringar stegra jordvärdet. Mycket belysande förhållanden kommo därvid i dagen. Vid Teltowkanalen visade sig en språngvis stegrad jordvärdeökning, som uppgick till 10—15 procent om året när beslut om kanalens byggande fattats, och den har fortsatt stadigt sedan dess, ehuru med lägre procenttal. Vid Kaiser Wilhelms-kanalens mynning fanns ett 20 kv.-km. jordområde, värdt 5—8 miljoner. Före kanalens öppnande hade dess pris tiodubblats.»

Den 18 januari i år har den danska regeringen framlagt ett synnerligen betydelsefullt lagförslag om nya järnvägsanläggningar och en därmed förbunden ny jordbeskattning. Detta förslag går ut på att, så snart en järnvägsanläggning är öppnad för trafik, skall det tillsättas en kommission på 3 personer, af hvilka en utses af ministern för offentliga arbeten, en af vederbörande amt och en af vederbörande kommun. Denna kommission har att undersöka, hvilken värdestegring de af järnvägsanläggningen berörda jordegendomar undergått genom densamma. Af den sålunda bestämde värdestegringen skall i form af skatt till statskassan utgå hälften af den värdestegring, som öfverskjuter 10 procent af det värde egendomen hade före järnvägsanläggningen. Denna skatt kan antingen utbetalas på en gång eller amorteras med en årlig annuitet af  $4\frac{1}{2}\%$ , hvaraf  $3\frac{1}{2}\%$  utgör ränta och resten amortering. Hvert tionde år, sista gången 40 år efter det värdestegringskatten första gången fastställdes, skall spörsmålet om värdestegringens storlek göras till föremål för förnyad pröfning af en kommission, sammansatt på förut angifvet sätt. Visar det sig vid en senare värdering, att järnvägen medfört en ytterligare värdestegring än den genom den förra värderingen fastslagna, ålägges egendomen en ytterligare skatt, beräknad efter det belopp, hvarmed den senare värderingen öfverstiger den tidigare. Visar det sig åter vid en senare värdering, att värdestegringen uppgår till ett lägre belopp än vid föregående värdering ansetts, minskas värdestegringskatten med hälften af skillnaden mellan ifrågavarande två värderingar.

Det synes vara en oomtvistligt rättvis princip, på hvilken detta danska lagförslag hvilar. De medborgare, som genom statens kostnader tillskyndas afsevärda ekonomiska fördelar, böra, i den mån dessa fördelar kunna tillförlitligt uppskattas, i proportion till desamma åläggas särskilda bidrag till ifrågavarande statskostnaders gäldande. Och på samma gång en sådan princip framstår såsom ett uttryck för en högre rättvisa än den som nu kommer till uttryck i vårt skattesystem, skulle en tillämpning af densamma helt visst i hög grad bidraga att ekonomiskt underlätta genomförandet såväl af den planerade inlandsbanan som af andra järnvägsföretag, hvilka nu stå på dagordningen och hvilka såväl af allmänna som af enskilda intressen påkallas.

På grund häraf får jag vördsamt föreslå,

att Riksdagen ville i skrifvelse till Kungl. Maj:t  
anhålla om utredning, huruvida icke vid anläggning af

statsjärnvägar till tryggande af desammas ekonomi skatt må kunna upptagas af den jordvärdestegring, som varder en följd af järnvägsanläggningen, samt, därest utredningen därtill gifver anledning, för Riksdagen framlägga förslag till lagstiftning i ämnet.

Stockholm den 26 april 1907.

*Jakob Pettersson.*

---