

Nr 87.

Av herr **Lindblad, Ernst**, *angående skrivelse till Konungen i fråga om ändrade bestämmelser rörande villkor för statsunderstöd vid anläggning av allmän väg.*

Vid byggande av statsjärnvägar har numera uppställts det villkoret, att landsting, kommuner eller enskilda utfästa sig bl. a. att kostnadsfritt upplåta all mark, som erfordras vid banbyggnaden med därtill hörande avdikningar, vattenavlopp och parallellvägar ävensom genom skogsmark en bredd av 15 meter å vardera sidan av banans mittelinje med all å den upplåtna marken växande skog, samt tillika all mark för till följd av järnvägsbyggnaden erforderlig anläggning av nya eller omläggning av gamla, allmänna eller enskilda vägar och slutligen att svara för husflyttningar och uppstående olägenheter av vad slag de vara må, som kunna anses härflyta av det genom järnvägens anläggning orsakade intrång. Motivet härtill är uppenbarligen den stora nytta, som kringliggande ort får av järnvägsanläggningen, jämte måhända större lätthet att moderera ersättningsanspråken. Då numera anläggning av nya *allmänna vägar* förekommer i allt större utsträckning och vid innevarande riksdag särskilt beträffande Norrland nya förslag härom uppstått, så synes det vara av behov påkallat att tillse, om ej det för statsjärnvägars framdragande gällande villkoret om fri mark också bör uppställas vid allmänna vägars anläggning. Den, som får allmän väg över sina ägor, har i regeln en verklig, ofta högst betydande fördel av vägens tillkomst, i de allra flesta fall vida övervägande den skäliga kostnaden för marken. Kunde fordran om kostnadsfri tillsläppning av mark på förhand uppställas och rent av göras till villkor för vägbyggnadens kom-

mande till stånd, så synes detta i avsevärd grad komma att nedbringa kostnadsberäkningarne. Och respektive jordägare, som vore intresserade av vägföretaget, skulle säkerligen ej tveka att mot så omedelbart inträdande indirekta fördelar kostnadsfritt upplåta marken. Detta uppfattningssätt har, enligt vad jag har mig bekant, flerstädes slagit igenom, och man ser allt oftare, att personer, som kunnat vara berättigade till jordlösen, skänkt beloppet till vägkassan eller att de avstått från sin jordlösen mot att vid omläggning av väg förlagda delar av gamla vägen lämnats dem till egen framtida disposition. Sådant utbyte av mark kan ju i regel bli förmånligt för båda parterna. Det måste å andra sidan anses såsom synnerligen olämpligt att i dylika fall tilltvinga sig en högt beräknad jordlösen eller alltför minutiös ersättning för påstådda olägenheter, i all synnerhet som de arbetspriser, som nu måste beräknas för utförande av dylika arbeten, stadigt visa uppåtgående tendens.

Ju talrikare dylika företag visa sig behövliga och ju större krav desamma ställa på statskassan, dess mera torde det bliva av nöden att söka göra de besparingar, som rättvisligen kunna ske. En sådan besparing erbjuder sig genom utsträckning av det redan vid järnvägars anläggning använda villkoret om fri mark att gälla även för anläggning av nya eller omläggning (eventuellt breddning) av gamla allmänna vägar. Saken synes mig förtjänt av ett närmare överbäggande, och jag tillåter mig därför hemställa,

att Riksdagen ville i skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla om utredning och förslag till sådana bestämmelser att vid anläggning av allmän väg, där statsunderstöd lämnas till minst $\frac{2}{3}$ av den beräknade anläggningskostnaden i övrigt, något statsbidrag ej må ifrågakomma till lösen av mark eller för av väganläggningen möjligen uppstående olägenhet eller intrång, utan att denna kostnad helt och hållet bestrides av kommuner eller enskilda, som av vägen tillskyndas fördel.

Stockholm den 29 januari 1913.

Ernst Lindblad.