

Nr 69.

Av herr **Molin** i Dombäcksmark **m. fl.**, om ändring i de av Kungl. Maj:t föreslagna villkor för statsbidraget till väganläggningar och vägförbättringar samt till bro- och hamnbyggnader ävensom upprensning av åar och farleder.

Vid 1914 års första riksdag beslöts på förslag av statsutskottet (utlåtande nr 6 punkt 21) att i avseende å de av riksdagen för år 1915 beviljade statsbidrag till väganläggningar och vägförbättringar, samt till bro- och hamnbyggnader ävensom upprensning av åar och farleder, skulle gälla de allmänna villkor och bestämmelser, vilka finnas intagna i riksdagens skrivelse av den 31 maj 1907; dock att i avseende å den del av berörda bidrag, som kunde komma att utgå för dylika väganläggningar eller vägförbättringar, vilka vederbörande Kungl. Maj:ts befallningshavande efter den 1 januari 1915 komme att ålägga de väghållningsskyldige att utföra, skulle gälla det vilkor för åtnjutande av statsbidrag med $\frac{2}{3}$ av anläggningskostnaden, att för anläggningen erforderlig mark kostnadsfritt tillhandahölles av landsting, kommuner eller enskilda.

Som bekant mötte sistnämnda villkor stark opposition inom andra kammaren (se andra kammarens protokoll nr 27, sid. 33).

De skäl för avslag å vidfästandet av ifrågavarande villkor, som under debatten framfördes, kvarstå allt fortfarande.

Dessa skäl kunna sammanfattas som följer:

Beslutet fattades utan någon som helst föregående utredning om vad villkoret innebar och huru det skulle komma att verka.

Genom beslutet komma, snart sagt, alla nya vägbyggnadsföretag att omöjliggöras.

Förutsättningen bland annat att landsting och kommuner skola bekosta jordlösen för vägar torde komma att erbjuda oöverbärliga svårigheter. I trakter där kommunikationsväsendet på grund av de stora avstånden är mindre utvecklat trots det vägskatterna och kostnaderna för vägunderhållet äro dryga är det otänkbart, att landsting och kommuner skola mäktat taga sig an kostnaderna för jordlösen. För övrigt läser för besluts fattande erfordras kvalificerad majoritet, vilket än ytterligare försvårar och omöjliggör saken. Talet om att staten kan bli uppskörtad genom så kallat jordjobberi är ovederhäftigt, då statsbidraget hittills endast utgått för *beräknade* markvärdet, allt efter enhetliga principer, ej efter *verkliga* av enskilda till äventyrs uppskrivade värden.

Statsanslag har aldrig beräknats för gamla vägbanor.

Många högst viktiga vägbyggnadsföretag äro ännu ej beslutade än mindre påbörjade. De som vågat tro »att numera de flesta och viktigare vägarna ha blivit undersökta och att det blivit beslut fattade om dessa vägars omläggning eller förbättring, så att de vägbyggnader, varom förslag framdeles komma att framställas, icke kunna anses tillhöra de allra viktigaste», röja därmed en rent av beklaglig okunnighet om förhållandena inom landet.

Det förundrar alltså icke att ifrågavarande beslut kunde följa efter slika premisser. Det ena är likvärdigt det andra.

Vid 1914 års senare riksdag väcktes motion (nr 21) om upphävandet av villkoret, varom fråga är.

Statsutskottet fann dock »olämpligt att riksdagen skulle upphäva en av årets första riksdag beslutad bestämmelse, innan densamma ännu kommit i tillämpning» och avstyrkte därför motionen, som ock blev av riksdagen avslagen.

Trots allt detta drista vi oss ändock åter framdraga frågan till förnyad behandling. Frågan om det olämpliga uti att ändra ett uppenbart felaktigt och för landets utveckling skadligt beslut torde åtminstone tåla att diskuteras. Ja, denna lämplighetsfråga torde så mycket mer tåla diskussion, som den av utskottet antagna *tillämpningen* av villkoret aldrig torde komma till stånd. Omöjliga villkor kunna helt enkelt icke tillämpas, endast avskaffas. Det orättfärdiga och olämpliga uti att besluta och vidhålla villkoret torde framgå av följande tänkta, men dock i realiteten ofta förekommande fall.

En landsväg skall byggas för att sammanbinda tvenne andra landsvägar. De som bo efter linjen och i all synnerhet de, som befinnas längst

bort från de gamla landsvägarna äro givetvis mest angelägna om att få vägen till stånd. Från deras sida som hava mest nytta av vägen torde svårigheterna vara mindre att få mark upplåten fritt. Ju närmare man kommer de gamla stråkvägarna, dess mindre blir intresset och nyttan, och de som bo allra närmast de gamla vägarna behöva kanske icke alls för egen del den nya vägen. Att antaga att dessa, som icke hava annat än kanske omak av vägens framdragande, skola släppa till jorden gratis är väl för mycket begärt liksom också att fordra att de längst bort boende, som förut skänkt sin jord, skola satsa ihop pengar för att köpa den jord, som ej kan fås till skänks.

Om till äventyrs en landsväg skall dragas från obygdan fram till en stad eller stadslignande samhälle, hur skall det bli möjligt att förmå t. ex. en gårdsägare att skänka jord för vägbanan över kanske tomtägarens enda lilla trädgårdstappa? Eller för att taga ett annat exempel. Vägen går tvärs över eller längsefter en torparens eller lägenhetsägares åker. Är det rätt att den som får sin åker uppstyckad i oregelbundna figurer eller mister avsevärd jordareal av det lilla han har skall tåla detta utan all ersättning?

Än ytterligare ett exempel. Om vägen går genom en by hava alla inom byn lika nytta av vägen. Men det är ej sagt att vägen skär alla ägora i byn. De fastigheter, som ligga vid sidan av vägen, få lika nytta som de vilka få släppa till jord för vägbanan. Då frågas, är det rättvist att den ene skall släppa till jord och den andre slippa alldeles ifrån det, då nyttan för bägge är precis lika stor?

Att lämna denna framställning obeaktad leder endast till att allt vad vägbyggnader heter stoppas under ett antal år framåt och att massprotester framkomma från enskilda, kommuner, vaghållningsdistrikt, landsting och hushållningssällskap till sådant antal och sådan styrka, att motståndet till slut måste vika. Om utvecklingen dithän lider intet tvivel.

I årets statsverksproposition, 6 huvudtiteln, punkt 24 återfinnas samma villkor, som här påtalats.

På grund av det anförda hemställes,

att riksdagen med ändring av Kungl. Maj:ts ovan nämnda förslag måtte besluta att i avseende på de statsbidrag, som för år 1916 kunna komma att av riksdagen beviljas till väganläggningar och vägförbättringar samt till bro- och hamnbyggnader ävensom upprens-

ning av år och farleder skola gälla de allmänna villkor och bestämmelser, vilka finnas intagna i riksdagens skrivelse den 31 maj 1907.

Stockholm den 19 januari 1915.

<i>Emil Molin,</i> Dombäcksmark.	<i>C. J. Öberg</i>	<i>G. F. Lundgren</i>
<i>Joh. Zelahn</i>	<i>J. R. Sundström</i>	<i>Linus Lundström</i>
<i>W. Bäckström</i>	<i>Carl L. Olausson</i>	<i>G. Olsson</i> i Ramsta.
<i>P. J. Persson</i> Tofta.	<i>K. M. Andersson</i>	<i>Oscar Bogren</i>
<i>Cornelius Olsson</i>	<i>C. Edv. Andersson</i> Knapasjö.	<i>Oscar Osberg</i>
<i>S. A. Larsson</i> i Kroken.	<i>Carl Lorentzon</i>	<i>Albert Mossberg</i>
<i>Enok Runefors</i>	<i>Karl Karlsson,</i> Mo.	<i>Bernhard Nilsson</i>
<i>N. Gust. Åkerlindh</i>		<i>J. Rehn</i>
