

Nr 254.

Av herr **Lindmark**, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition, nr 100, med förslag till lag om allmänna vägar på landet.

Vår nuvarande väglags mest framträdande brist torde bestå däri, att vägtungan drabbar synnerligen ojämnt såväl de olika väghållningsdistrikten som ock mellan natura och icke natura väghållare inom distrikten. Genom natura vägunderhållet utföres även vägunderhållet i allmänhet på ett långt ifrån rationellt och fackkunnigt sätt, och även där entreprenadsystemet införts saknas dock oftast tillräcklig insikt hos entreprenören och sakkunnig ledning och kontroll från vägstyrelsens sida för åstadkommande av ett tillfredsställande vägunderhåll.

Sistnämnda anmärkning äger icke giltighet i fråga om anläggning av nya vägar och broar eller vid ombyggnad av gamla dito. Vid sådana arbetens utförande finnes alltid fackutbildat befäl anställt.

Annan påtaglig olägenhet med nuvarande anordning är, att, där på sina håll mycket små väghållningsdistrikt förekomma, enhetlig plan för nyanläggning av vägar omfattande större områden saknas, varföre i en del fall nya vägar anläggas efter alltför starkt lokaliserade synpunkter och ortsintressen.

Även omöjliggöres genom de små väghållningsdistrikten användningen av moderna och arbetsbesparande vägmaskiner. Det maskinella vägunderhållet arbetar som känt mycket raskare, varigenom arbetet kan utföras i rätt tid och även utföras mycket mera tillfredsställande. Men för de små penningesvaga vägdistrikten ställa sig dock dessa maskiner för dyra i anskaffning.

Genom det i kungl. propositionen nr 100 framlagda väglagförslagets bestämmelser om länen såsom väghållningsdistrikt och att fackutbildat

folk skall, även då det gäller vägunderhållets utförande, leda och övervaka arbetet, bortelimineras en hel del av de olägenheter som enligt vad jag här ovan framhållit vidlåda vår nuvarande väghållning.

Emellertid kan man ej undgå att vid genomläsandet av det framlagda lagförslaget befara, att dess tillämpning i praktiken skulle komma att ställa sig tämligen dyrbart och sålunda komma att ställa stora krav på skattebetalarnas betalningsförmåga. Om den nuvarande väghållningens största förtjänst ligger uti, att dess organisation är synnerligen billig och genom möjligheten av naturavägunderhåll de kontanta utläggerna kunna starkt begränsas, torde det nya väglagförslagets största nackdel ligga däri, att dess organisation med vägdirektörer och vägmästare och allt vägunderhållets utförande mot full betalning komme att uppgå till väsentligt höga belopp. Även torde en länsvägstyrelse hava svårt att överblicka och tillfredsställande leda det vidsträckta arbetet och att i önskelig grad kunna stå i kontakt med befolkningen på de olika orterna.

Särskilt i nuvarande depressionstid, när överallt penningeknapphet gör sig gällande, kan det ej annat än väcka starka betänkligheter att nu antaga föreliggande förslag till väglag.

De ekonomiska konsekvenserna av väglagförslagets genomförande såväl som spørgsmålet, huruvida icke ändring i nuvarande väglag skulle kunna göras, varigenom de olägenheter, som nu vidlåda vår väghållning, skulle kunna undanröjas, torde av vederbörande utskott, som har att behandla föreliggande lagförslag, nog övervägas.

Utöver dessa nu framförda synpunkter får jag framhålla följande detaljanmärkingar.

I kap. 2 §§ 5, 6 och 7 finnas intagna bestämmelser om marklösen, där ny väg skall anläggas. Enligt § 5 skall vägstyrelsen söka träffa överenskommelse därom att erforderlig vägmark tillhandahålles utan ersättning, när ny väg skall anläggas eller förutvarande enskild väg skall till allmänt underhåll övertagas. Kan ej sådan överenskommelse träffas, skola de fastigheter, som av vägen hava särskild nytta, genom s. k. särbidrag helt eller delvis gottgöra distriktet dess skäligena kostnad för förvärvande av den mark, som för vägen erfordras.

Före år 1915 kunde statsbidrag erhållas jämväl för marklösen. Från och med nämnda år torde vägkassan i de fall, där ej mark tillhandahållits gratis, fått vidkännas kostnader för marklösen. Att frångå denna princip att de väghållningsskyldige gemensamt skola svara för kostnaderna för marklösen i de fall, där markägaren ej kan förmås utan ersättning tillhandahålla för vägens anläggande erforderlig mark, anser jag vara oriktigt och orättvist. Dessa som genom särbidrag skulle ådömas

betalningsskyldighet torde en lång följd av år hava i vanlig ordning bidragit till att andra, som välsignats med ny väg, kunnat erhålla betalning för av dem tillhandahållen mark. När dessa nu själva efter kanske lång väntan äntligt erhålla väg, borde de rättvisligen åtnjuta samma förmån.

Bibehållandet av nu föreslagna bestämmelser i fråga om särbidrag torde komma att i många fall utmynna i tvister och besvärliga underhandlingar för fastställande av särbidragets utgående.

I kap. 4 § 7 finnas intagna bestämmelserna för vägfyrektalens beräkande för de olika beskattningsföremålen. Sålunda skall enligt förslaget i fråga om jordbruksfastighet en vägfyrek påföras för varje 100 kronor taxeringsvärde, i fråga om frälseränta och annan fastighet, varför fastighetsbeviljning utgöres, en vägfyrek för varje 200 kronor taxeringsvärde samt i fråga om inkomst, som uppgår till minst 1,000 kronor och varför beviljning till staten utgöres, en vägfyrek för varje 30 kronor av den beskattningsbara inkomsten därav.

I 1920 års väggunniges förslag äro motsvarande siffror en vägfyrek för varje 200 kronor resp. 300 kronor och 30 kronor.

Med tillämpning av bestämmelserna i Kungl. Maj:ts förslag uti ifrågavarande hänseende bliva fastighetsägarna enligt mitt förmenande för högt beskattade i förhållande till inkomsten. Följande exempel byggt på Kungl. Maj:ts förslag åskådliggör detta. En jordbruksfastighet taxerad till 10,000 kronor åsättes 100 vägfyrek. Motsvarande summa eller 10,000 kronor insatta i bank löpande med fem procent ränta lämnande 500 kronor i ränteavkastning åsättes enligt förslaget endast 16 vägfyrek. Här föreligger tydligen en oegentlighet i bestämmelserna.

Även torde beaktas att vid årets fastighetstaxering jordbruksfastigheterna i allmänhet blivit upptaxerade snarare över än under sitt saluvärde, vadan vägskatten för dessa repartiserad å vägfyrktalen beräknade efter Kungl. Maj:ts förslag kommer att i förhållande till vägskatt å inkomsten framträda än mera orättvis och betungande.

Ifrågavarande paragraf borde därför ej ha ändrats utan bibehållits i sin formulering enligt de vägsakkunniges förslag.

I kap. 5 § 1 finnas intagna bestämmelser om kvistning av träd vid allmän väg samt om borthuggning av träd och buskar, som tilläventyrs förhindra vägbanans upptorkande eller hindra den fria utsikten över densamma. Arbetet härmed skall utföras av jordägaren efter anmaning av vägstyrelsen, och äger han åtnjuta ersättning för skadan endast där åtgärden vidtages annorstädes än i skogs- eller hagmark.

Nu är det en känd sak att en hel del av våra gamla landsvägar

äro synnerligen krokiga, och där landsväg går genom tätvuxet skogsbestånd kan den fria utsikten här stundom inskränka sig till endast några tiotal meter. På grund av den allt mer och mer utvecklade motortrafiken blir det därför nödvändigt att vid dessa starka krökar av vägen göra kraftiga uthuggningar för erhållande av tillräcklig sikt framåt och därmed underlätta trafiken för både motorkörare och andra vägfarande. Även är en kraftig skogshuggning stundom nödvändig till erhållande av sol och luft på vägbanan för densamma raskare upptorkande efter regn och därmed underlättande vägens underhåll.

För sådan större uthuggning som här avses är det en orimlig begäran, att vederbörande markägare skall vara skyldig utföra detta arbetet utan ersättning för vare sig arbetet eller för den genom uthuggningen uppkomna skadan. Icke oväsentlig areal av skogsägarens mark kan i vissa fall behöva kalhuggas, och när ej heller någon återväxt kan tillåtas är sådan mark att anse såsom impediment.

Uti ifrågavarande paragraf hade därför, enligt mitt förmenande, jordägaren bort tillerkännas rätt att för skogshuggning av större omfattning i skogs- eller hagmark erhålla ersättning av väggkassan för genomhuggningen liden skada.

På grund av vad jag sålunda anfört synes det mig, att det nu framlagda lagförslaget för närvarande och i dess nuvarande skick ej kan antagas, varför jag hemställer,

att det i Kungl. Maj:ts proposition nr 100 framlagda väglagförslaget ej måtte vinna riksdagens bifall.

Stockholm den 24 mars 1922.

Ewald Lindmark.