

Nr 31.

Av herr Sandberg, om ändring i grunderna för statsbidrag till anläggning eller förbättring av vissa vägar.

Statsbidraget till anläggning av nya samt förbättring eller omläggning av backiga eller eljest mindre goda vägar utgår som bekant f. n. med högst $\frac{2}{3}$ av den beräknade kostnaden. Detta dock under förutsättning att för anläggningen erforderlig mark kostnadsfritt tillhandahålles av landsting, kommuner eller enskilda. Före 1915 utgick statsbidraget efter nämnda grunder även till marklösen.

Då riksdagen 1914 beslöt indraga statsbidraget till marklösen vid väganläggningar anfördes som skäl av motionären och statsutskottet bland annat att riksdagen gått in för den principen genom det 1913 fattade beslutet om anslag till enkla bygdevägar, varvid som villkor för statsbidragets erhållande just uppställts fordran på att mark ställdes till förfogande utan kostnad för staten, samt att man kunde förvänta att intresset för vägens tillkomst, i den ort som berördes av densamma, skulle medföra att enskilda i huvudsak fritt uppläte nödig mark.

Vad det förstnämnda skälet beträffar kan erinras om att statsbidraget till de enkla bygdevägarna kan utgå till mer än $\frac{2}{3}$ av kostnaden, och att dessa vägar vanligen framgå över mindre värdefull mark och hava mindre utpräglad karaktär av allmänna vägar. Beträffande sedan den i riksdagens beslut gjorda förutsättningen att mark skulle ställas till förfogande av landsting eller kommuner, så torde detta sällan hava förekommit. Där fri markupplåtelse skett har det varit enskilda, som fått släppa till marken, och detta har givetvis drabbat högst olika och ingalunda alltid stått i proportion till vederbörandes intresse av vägföretaget. Vanligast torde det väl just på denna grund hava varit att vägdistriktet fått till i orten gällande pris inlösa för vägen behövlig mark, åtminstone den odlade jorden. Särskilt beträffande den för omläggningar och breddningar erforderliga marken är detta fallet.

Den ytterligare tunga, som härigenom påvilat väghållningsdistrikten, sedan de nuvarande bestämmelsernas ikraftträdande, har särskilt drabbat de delar av landet vilka i avseende på ny- och ombyggnad av vägar haft och ännu har mycket ogjort.

Det väsentligaste skälet mot den nuvarande ordningen och för en återgång till bestämmelserna före 1915 synes mig vara att kostnaden för marklösen nu drabbar enbart landsbygdens skattebetalare och tyngst jordbruket. Allmänt erkännes numera, att på grund av trafikens utveckling och förändrade karaktär

vägarnas byggande och underhåll är ett i högsta grad allmänt intresse. De ord, som i debatten om denna sak yttrades i andra kammaren 1914 av landshövding Schotte, synas därför nu äga särskilt stor aktualitet. Han sade bland annat: »Hela det förslag, som statsutskottet kommit med, skulle — — — föranleda ett ojämnare belastande av vägtungan, än vad nu är fallet, och vi äro väl alla övertygade om, att det istället mot denna ojämnhet bör ställas en strävan till jämnare fördelning av vägtungan. Likaledes torde den meningen vara rätt allmän här i kammaren, att staten allt mer bör söka bidra till vägväsendets utveckling och bidra till lättandet av vägtungan. Det är ett steg i motsatt riktning som nu föreslås — — —.»

Faran för att vägbyggnaderna, genom att statsbidrag erhöles även till marklösen, skulle oskäligt fördyras i det orimliga priser begärdes för jorden, torde icke vara så stor, ty vägstyrelserna hava både möjlighet och allt intresse av att förhindra osunda tendenser i den riktningen.

Den här framhållna önskvärdheten att statsbidrag utgår även till marklösen framträder med särskild styrka då det gäller förbättringar genom rätning och breddning av för automobiltrafiken viktiga vägar å landsbygden, som nu huvudsakligen utföras med bidrag av automobilskattemedel. Det intresse hos den enskilde för en vägs tillkomst, som kan med visst fog åberopas då det gäller nybyggnad av väg, förefinnes icke i ovan nämnda fall. Vägen finnes redan, och markägaren har intet intresse av att upplåta mark för en vägförbättring, vilken icke fyller något behov för honom, och om vars nödvändighet han kanske inte alltid är så övertygad. Följden är att vägdistriktet får betala marken till vanliga priser. Detta kan ofta innebära betydande belopp, då vägen går fram över åker eller omläggningen kommer att inkräkta på tomter, planteringar och trädgårdar. De äldre vägar som bliva föremål för dessa omläggningar och breddningar genomskära också vanligen i stor utsträckning just sådana odlade och tätt bebyggda trakter. Som bekant utgör den tredjedel av kostnaderna för här nämnda vägarbeten, som vägdistrikten påläggas för automobiltrafikens skull, en mycket betydande belastning som ytterligare ökas genom kostnaderna för markförvärv. Automobilskattemedlen synas också gott kunna förslå för bidrag även till denna kostnad. Det gäller ju här vägförbättringar direkt i automobiltrafikens intresse, och det synes därför vara en ganska självklar sak att också med från denna trafik härflytande medel bidrag lämnas till den förutsättning för förbättringen, som markförvärvet utgör.

Då här påyrkade bidrag icke torde hinna göra sina verkningar gällande för kommande budgetår beträffande anslaget till anläggning av nya samt förbättring eller omläggning av backiga eller eljest mindre goda vägar — vilken anslagstitel i årets statsverksproposition föreslås skola heta byggande av landsvägar och vanliga bygdevägar och innefatta även anslag till brobyggnader — torde någon ökning av det föreslagna beloppet för här ifrågavarande ändamål icke f. n. vara behöfvlig.

På grund av det anförda får jag hemställa,

att riksdagen måtte besluta att statsbidrag för marklösen vid byggandet av nya samt förbättring eller omläggning av backiga eller eljest mindre goda vägar, och vid förbättring av för automobiltrafiken viktiga vägar å landsbygden, må utgå efter samma grunder som till kostnaderna i övrigt,

eller om detta icke kan bifallas att statsbidrag för marklösen vid förbättring eller omläggning av backiga eller eljest mindre goda vägar, och vid förbättringar av för automobiltrafiken viktiga vägar å landsbygden, må utgå efter samma grunder som till kostnaderna i övrigt.

Stockholm den 16 januari 1928.

O. E. Sandberg.

