

Nr 105.

Av herr Sandberg m. fl., om viss ändring i grunderna för statsens bidrag till byggandet av landsvägar m. m.

Med anledning av motionerna nr 31, 147 och 156 i andra kammaren beslöt riksdagen 1928, att statsbidrag finge på vissa grunder utgå till marklösen såväl vid byggandet av landsvägar och vanliga bygdevägar som vid förbättring av för automobiltrafiken viktiga vägar å landsbygden. Riksdagen beslöt nämligen: »medgiva, att, då så av allmänna samfärdselhänsyn kan befinnas särskilt önskligt, statsbidrag må, efter Kungl. Maj:ts närmare beprövande, från ifrågavarande anslag utgå jämväl för lösen av mark, vars förvärvande skulle för vederbörande ort ställa sig i särskilt hög grad betungande, såsom exempelvis åker, äng eller trädgård, så ock lösen av byggnad, som befinnes hinderlig för vägs breddning eller omläggning eller vars undanskaffande kan vara angeläget för tillgodoseendet av trafiksäkerheten.»

Beslutet kom tyvärr att innehålla alltför många begränsningar i avseende på de förhållanden, under vilka statsbidrag till marklösen finge utgå, och de verkställande myndigheterna hava sedan givit detsamma en snäv tolkning. Särskilt är det bestämmelsen att statsbidrag utgår endast för lösen av mark, *vars förvärvande skulle för vederbörande ort ställa sig i särskilt hög grad betungande*, som har medfört, att endast i ett fåtal fall statsbidrag tillstyrkts att utgå till ifrågavarande ändamål med anledning av beslutet 1928. Ett hänsynstagande till ett vägdistrikts bättre eller sämre ekonomiska ställning vid avgörandet av frågan, huruvida statsbidrag till marklösen skall utgå eller icke, synes emellertid knappast motiverat, då detta bidrag bör kunna anses vara lika befogat och riktigt som statsbidrag överhuvud till vägväsendet.

Då riksdagen 1914 beslöt indraga statsbidraget till marklösen vid väganläggningar, förutsattes bland annat, att mark skulle komma att ställas till förfogande av landsting eller kommuner, vilket emellertid sällan torde hava förekommit. Där fri markupplåtelse skett, har det varit enskilda, som fått släppa till marken. Och fastän man visserligen kan, som skedde 1914, förutsätta, att intresset för en vägs tillkomst bör i viss mån möjliggöra fri markupplåtelse, är det dock ingalunda säkert, att den enskildes intresse av vägen står i proportion till den uppoffring han får göra genom att avstå mark, särskilt om det är mera värdefull sådan. Vanligast torde väl just på denna grund hava varit, att vägdistrikten fått till i orten gällande pris inlösa för vägen behöflig mark, åtminstone den

odlade jorden. Detta leder naturligen vägdistrikten till att söka gå fram med vägen, där billigaste mark kan erhållas, vilket emellertid kan medföra, att vägen icke får den lämpligaste sträckningen och att byggnadskostnaderna ändock stegras på grund av markens mera oländiga beskaffenhet.

Önskvärdheten av att statsbidrag utgår även till marklösen framträder med särskild styrka, då det gäller förbättringar genom rätning eller omläggning 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, och någon fri markupplåtelse kan man icke räkna med. Vägdistriktet får därför betala fullt pris för marken och för skada och intrång. Detta kan ofta innebära avsevärda belopp, då vägen går fram över åker eller omläggningen kommer att inkräkta på tomter, planteringar och trädgårdar. Exempel finnas på att kostnaden för marklösen överstigit kostnaden för själva vägomläggningen. De äldre vägar, som bliva föremål för dessa omläggningar och breddningar, genomskära också vanligen i stor utsträckning just odlade och tätt bebyggda trakter.

Som bekant utgör den del av kostnaden för här nämnda arbeten, som vägdistrikten påläggas för automobiltrafikens skull en mycket betydande belastning, som ytterligare starkt ökas genom kostnaderna för markförvärv. Automobilskattemedlen synas gott kunna förslå även till bidrag för 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.

Kostnaden för marklösen drabbar särskilt hårt de trakter av landet vilka efter 1914 haft och ännu ha mycket ogjort i avseende på vägbyggnader och förbättringar.

Ett starkt och i och för sig avgörande skäl för att statsbidrag verkligen bör utgå även till marklösen är, att det nuvarande förhållandet utgör ett icke oväsentligt bidrag till den ojämnhet med vilken vägtungan för närvarande är fördelad. Den här ifrågakostnaden drabbar enbart landsbygdens skattedragare. Allmänt erkännes numera att på grund av trafikens starka utveckling och helt förändrade karaktär vägarnas byggande och underhåll är ett i högsta grad allmänt intresse. Vägväsendets bördor böra därför bäras av alla i mån av förmåga. Den här ifrågasatta åtgärden kan i viss grad bidraga till en utjämning av vägtungan, utan att förhindra kommande mera genomgripande åtgärder för utjämning av denna och andra skattebördor.

Faran för att vägarbetena, genom att statsbidrag erhålles även till marklösen, skola fördyras, i det orimliga priser begäras och erhållas för

jorden, torde icke vara stor. Vägstyrelserna hava både möjlighet till och böra hava allt intresse av att förhindra osunda tendenser i nämnd riktning, och hos länsstyrelserna kan en betryggande kontroll och prövning ske av att icke oskäligen priser tillämpas.

Det har väckt betydlig missräkning att, som förut nämnts, beslutet 1928 och tillämpningen av detsamma icke kommit att leda till önskvärdt resultat beträffande här ifrågakvarande sak. Vid Svenska vägstyrelsernas förbunds årsstämma i somras diskuterades också frågan rörande statsbidrag till marklösen vid förbättringar av för automobiltrafiken viktiga vägar. Svenska vägföreningens sekreterare ingenjör Alex Södergren framhöll därvid efter att hava redogjort för frågans nuvarande läge bland annat enligt referat följande:

»Det bör anmärkas, att de nuvarande bestämmelserna beträffande marklösenbidraget ha medfört mycket betänkliga konsekvenser. Det kan faktiskt påvisas fall, då staten på omvägar åsamkats en större utgift än om en annan politik i marklösenfrågan hade följts. Vägdistrikten anse sig givetvis ur sin synpunkt sett skyldiga att hålla sina egna kostnader så låga som möjligt. Ett exempel: Man har att välja mellan två alternativa förslag till en vägomläggning, varav det ena är bra med god och lämplig sträckning och en hög marklösenkostnad, som distriktet själv måste bekosta och det andra är sämre med otillfredsställande kurvor m. m., hög anläggningskostnad men billig marklösen. Det kan påvisas dylika fall, då distriktet har valt det senare alternativet. Staten har fått satsa mera pengar för den sämre sträckningen än som erfordrats för den bättre — på grund av hög anläggningskostnad hos det sämre alternativet — och resultatet har blivit en ur allmän synpunkt sett otillfredsställande lösning av ett vägproblem. Det är givet, att varken staten eller vägväsendet kan vara betjänt av en bestämmelse, som leder till dylika konsekvenser.»

Enighet rådde mellan de nämnda organisationerna om nödvändigheten att få den nuvarande ordningen i förevarande avseende ändrad, och stämman beslöt gå i författning om åtgärder i den riktningen.

Det synes vara en trängande angelägenhet att få beslutet av 1928 ändrat, så att verkligen något vinnes med detsamma för lättande av vägdistriktens kostnader. Därvid bör ändringen sträcka sig till att omfatta beviljandet av statsbidrag till marklösen även vid byggande av enkla bygdevägar. Då denna vägform 1913 beslöts, bestämdes, att fri mark skulle tillhandahållas för vägföretaget. Detta togs bland annat till motiv 1914 för borttagandet av marklösenbidraget beträffande andra allmänna vägar. Det synes därför, och även med hänsyn till den ökade omfattning, vari enkla bygdevägar kommit och synas komma att anläggas, icke vara befogat att sätta dessa i en klass för sig, utan torde statsbidrag till marklösen även böra utgå vid dessa vägars byggande.

På grund av vad ovan anförts få vi härmed yrka,

att riksdagen måtte besluta sådan ändring i nu gällande bestämmelser beträffande statsbidrag till marklösen, att vid byggandet av landsvägar, vanliga bygdevägar och enkla bygdevägar och vid förbättring av för automobiltrafiken viktiga vägar å landsbygden, statsbidrag må utgå efter samma grunder som till kostnaderna för vägföretaget i övrigt jämväl för lösen av mark så ock lösen av byggnad, som befinnes hinderlig för vägs anläggning, breddning eller omläggning eller vars undanskaffande kan vara angeläget för tillgodoseendet av trafiksäkerheten.

Stockholm den 18 januari 1930.

O. E. Sandberg.

Ola Jeppsson.

Ewald Lindmark.

Reinhold Selberg.

P. Bergström
i Bäckland.