

**Nr 308.**

Av herr **Olsson** i Berg m. fl., *angående grunderna för statsbidrag till marklösen vid byggande och förbättring av vägar.*

Enligt bestämmelse i kungörelsen den 10 augusti 1928 angående statsbidrag till allmänna vägars byggande m. m. må i allmänhet kostnad för lösen av mark och byggnader icke inräknas i de belopp, varå statsbidrag beräknas. Emellertid är det undantag från denna regel stadgat, att i fråga om landsvägar och vanliga bygdevägar, då så ur allmän samfärdselhänsyn befinnes särskilt önskligt, statsbidrag må, efter Kungl. Maj:ts prövning, utgå jämväl till lösen av mark, vars förvärvande skulle ställa sig i särskilt hög grad betungande, såsom åker, äng eller trädgård, så ock till lösen av byggnad, som befinnes hinderlig för vägs breddning eller omläggning eller vars undanskaffande kan vara angeläget för tillgodoseende av trafiksäkerheten.

Det må villigt erkännas, att de angivna undantagen från bestämmelsen att marklösen ej får inräknas i statsbidraget, tillkomna enligt 1928 års riksdags beslut, äro ägnade att medföra lättnad i jämförelse med förhållandena under tiden efter 1915. — Före 1915 hade som bekant marklösen fått inräknas i det belopp, varå statsbidraget beräknades.

De 1928 införda undantagen synas mig emellertid långt ifrån tillräckliga för att bereda lantmännen den lättnad i vägbyggnadstungan, som lantmännen så väl behöva.

Om vi då först uppehålla oss vid kostnaderna för rätning och breddning av automobilvägarna, får det väl anses påtagligt, att dessa kostnader, i varje fall oftast, närmare och mera hänföra sig till ett annat trafikintresse än det, som är för väghållningsdistriktet mest angeläget. Det gäller ju vägförbättringar direkt i automobiltrafikens intresse. Och kostnaderna för marklösen kunna helt visst vid sådana vägförbättringsföretag då vägar breddas och nya linjer dragas bliva mycket betungande för väghållningsdistriktet, även om Kungl. Maj:t medgiver statsbidrag för lösen av den allra dyraste jorden och för husflyttningar eller dylikt.

Det vill därför synas vara fullgoda skäl för att statsbidrag vid dessa vägförbättringsarbeten utgår till jordlösen efter samma grunder som till den övriga kostnaden, d. v. s. med  $\frac{3}{4}$ .

Emellertid kan icke den lättnad i vägbyggnadstungan, som skulle beredas härigenom, anses tillfyllest. Detta alldeles särskilt med hänsyn till det nödläge, vari vårt jordbruk befinner sig. Utan synes beträffande statsbidragen för byggande av nya vägar en återgång böra ske till förhållan-

dena före år 1915, så att jämväl vid dessa företag kostnader för jordlösen alltid finge utgå efter samma grunder som övrig kostnad.

En sådan anordning skulle — så vitt vi kunna finna — vara ägnad att bidra till vägväsendets utveckling, utom det att den skulle medföra en mer än väl behöflig lättnad i jordbrukarnas vägbyggnadstunga. Vi torde i detta sammanhang icke behöva erinra, hurusom vägbördan, som sedan långa tider varit en av de för jordbruket och dess utövare mest tryckande bördorna, i dessa för jordbruket så svåra tider gör sig ännu mera kännbar och svår att bära.

På grund av det anförda få vi hemställa,

att riksdagen måtte besluta, att statsbidrag för jordlösen vid byggande av landsvägar och vanliga bygdevägar samt vid förbättring av för automobiltrafiken särskilt viktiga vägar å landsbygden må utgå efter samma grunder som för kostnaderna i övrigt.

Stockholm den 21 januari 1930.

<i>Cornelius Olsson.</i>	<i>Oscar N. Olsson.</i>	<i>Adolf Wallerius.</i>
<i>Arthur Gustafson,</i> Kasenbergs.	<i>Edvard Lithander.</i>	<i>Herman Andersson,</i> Grimbo.
<i>Lennart Johansson.</i>	<i>C. O. Johanson.</i>	<i>Oscar Osberg.</i>
<i>A. J. Johansson.</i>	<i>Nils Holmström.</i>	<i>Ad. Wiklund.</i>

---