

Nr 139.

Av herr **Sandberg**, om bidrag till marklösen i viss utsträckning vid nybyggnad av väg.

I samband med förslaget under sjätte huvudtiteln om anslag till byggande av landsvägar och vanliga bygdevägar behandlar departementschefen frågan om ändrade grunder beträffande bidrag till kostnad för lösen av mark m. m. för vägföretag.

Sedan statsbidrag till marklösen vid väganläggningar av 1914 års riksdag beslutats icke skola vidare utgå, hade denna ordning bestått till 1928, då riksdagen, med anledning av motioner, förklarade sig medgiva i vad avsåg bidrag från anslaget till byggande av landsvägar, vanliga bygdevägar och broar samt bidrag av automobilskattemedel, att då så av allmänna samfärdselhänsyn kunde befinnas särskilt önskligt, finge efter Kungl. Maj:ts närmare beprövande från ifrågavarande anslag utgå statsbidrag 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 för lösen av byggnad, som befunnes hinderlig för vägs breddning eller omläggning eller vars undanskaffande kunde vara angeläget för tillgodoseende av trafiksäkerheten. Dessa ganska snäva villkor som riksdagen uppställde ledde till att Kungl. Maj:t endast i undantagsfall beviljade bidrag till marklösen. På grund därav framfördes i motioner till fjolårets riksdag krav på att vid byggande av landsvägar, vanliga bygdevägar och enkla bygdevägar och vid förbättring av för automobiltrafiken viktiga vägar å landsbygden bidrag till marklösen skulle utgå efter samma grunder som till kostnaderna för vägföretaget i övrigt. Riksdagen beslöt enligt statsutskottets yrkande, att frågan om marklösen skulle utredas av 1929 års vägsakkunniga i samband med den igångsatta revisionen av bestämmelserna om väghållningsbesvärets utgörande på landet.

I huvudsaklig överensstämmelse med vad de nämnda sakkunniga föreslagit tillstyrker nu departementschefen ändring i gällande grunder beträffande bidrag till lösen av mark och byggnader för vägföretag i syfte att i någon mån lätta de bördor, som de väghållningsskyldiga i anledning av automobiltrafikens hastiga utveckling fått påtaga sig för vägväsendets förbättring.

Departementschefen anser dock i likhet med de sakkunniga, att åtskillnad bör göras mellan å ena sidan nyanläggning och å andra sidan omläggning eller förbättring av väg, ävensom att till förstnämnda slag av vägarbeten, med hänsyn bl. a. till ortens båtnad av företaget, bidrag i regel icke bör beviljas. Möjlig-

het upprätthålles dock att i särskilda fall medgiva sådant bidrag. Han föreslår sålunda, att nuvarande regler jämkas så, att de erhålla en något vidare omfattning än de sakkunniga föreslagit. Bidrag till marklösen vid anläggning av nya vägar bör — utan att, såsom nu är fallet, göras beroende av vad allmänna samfärdselhänsyn göra särskilt önskligt — få utgå där markförvärvet över huvud taget ställer sig särskilt betungande. Bland de ägoslag, som därvid angivas såsom i förekommande fall betingande bidrag till marklösen, nämnas som exempel åker, trädgård och tomtmark. Prövningen av frågor om marklösenbidrag i särskilda fall förbehålles Kungl. Maj:t.

Beträffande företag, som avser förbättring eller omläggning av väg, ansluter sig departementschefen helt till de sakkunnigas förslag och föreslår, att bidrag till lösen av mark och byggnader vid sådant företag bör utgå liksom till övriga kostnader för företaget. Såväl då det gäller omläggningsföretag liksom i förekommande fall beträffande nybyggnader skall ingen åtskillnad göras mellan olika slag av allmänna vägar, utan bidrag utgå såväl i fråga om enklare bygdevägar som landsvägar och vanliga bygdevägar.

Bidrag till marklösen — varmed bör likställas engångsersättning vid förvärv av vägrätt — utgår i varje fall först sedan förvärvet skett och bidraget beräknas på den verkliga kostnaden. Med kostnad för marklösen jämställas även kostnad för skada och intrång.

De nya bestämmelserna föreslås träda i kraft med ingången av nästkommande budgetår för företag, som då ännu icke påbörjats, dock att de nya reglerna retroaktivt komma att lända till efterrättelse beträffande vägföretag, som i nu gällande flerårsplaner — vilka avse åren 1931—1933 — upptagits till påbörjande.

Det skall tacksamt erkännas, att vad sålunda föreslagits, och varom här ovan i korthet redogjorts, iñnebär en stor förbättring jämfört med nu gällande bestämmelser. I vad det rör bidrag till marklösen vid förbättring eller omläggning av befintlig väg är sålunda intet övrigt att önska. Men möjligheten för bidrag till marklösen vid nyanläggning av väg synes allt fortfarande mycket för snävt tilltagen. I regel skall enligt förslaget sådant bidrag icke utgå, och man kan befara, att villkoret att "markförvärvet över huvud taget ställer sig särskilt betungande" kommer att medföra att bidrag endast i undantagsfall beviljas, liksom hittills varit fallet enligt 1928 års bestämmelser.

Som stöd för bidrag till nyanläggningar har åberopats, att nyanläggningar företrädesvis förekomma i Norrland, där behovet av nya vägförbindelser och därmed även av ökat statsbidrag är stort. Departementschefen anför även detta och medger betydelsen av detta skäl. Men då för nyanläggning erforderlig mark inom skogsområden för närvarande i regel upplåtes kostnadsfritt och ett dylikt förfarande skulle försvåras genom tillkomsten av en allmän statsbidragsrätt, har departementschefen ansett detta utgöra avgörande skäl mot ett regelmässigt beviljande av statsbidrag till marklösen vid nyanläggningar.

Med tillfredsställelse noteras, att betydelsen av och rättvisan i det krav, som särskilt från Norrland göres gällande beträffande ifrågavarande bidrag, vunnit

erkännande, och det borde då icke hava varit omöjligt att finna utväg för dess tillgodoseende i större utsträckning än som föreslagits. Sedan 1914 har denna landsända fått vidkännas förhållandevis större utgifter för vägväsendet, på grund av frånvaron av bidrag till marklösen, än andra delar av landet, där vägnätet varit bättre utbyggt. Kravet på bidrag till marklösen är för övrigt ett allmänt berättigat krav från landsbygdens skattdragare, i vilkas stora vägtunga även nu ingår att ensamma betala kostnaderna för markförvärvet vid vägföretagen.

Då det emellertid framhållits, att mark inom skogsområden i regel upplåtits kostnadsfritt och då det vidare påpekats den betydelsen för skogsdriften, som en väg genom skogstrakter särskilt numera har, kan det kanske vara motiverat, att bidrag icke utgår för inlösen av skogsmark. Det kan vara lämpligt, att ortsintresset för vägens tillkomst på detta sätt, genom fri upplåtelse av dylik mark, får göra sig gällande, så mycket mer som detta utan större svårigheter eller oppoffringar torde låta sig göra. Annorlunda ställer sig frågan beträffande åker och annan värdefullare mark. Det påpekade förhållandet beträffande fri upplåtelse av skogsmark borde väl inte utgöra något hinder för att statsbidrag finge utgå till lösen av den värdefullare marken. Skall den enskilde markägaren släppa till även denna, torde det med skäl kunna sägas, att detta drabbar vida hårdare och mera ojämnt i förhållande till båtnaden av vägens tillkomst än upplåtelsen av skogsmarken. Vägdistriktet torde därför i regel få inlösa marken till skäligt pris. Det synes därför vara rätt och billigt, att sådana bestämmelser utformas, att som regel statsbidrag vid nybyggnad av väg utgår efter vanliga grunder jämväl för lösen av åker, trädgård, tomtmark eller annan därmed jämförlig värdefull mark.

På grund av det anförda får jag alltså yrka,

att riksdagen, med godkännande i övrigt av vad Kungl. Maj:t föreslagit beträffande grunderna för bidrag till kostnad för lösen av mark m. m. vid vägföretag, måtte beträffande bidrag till marklösen vid nybyggnad av väg besluta, att sådant bidrag i regel skall utgå för lösen av åker, trädgård, tomtmark eller annan därmed jämförlig värdefull mark.

Stockholm den 22 januari 1931.

O. E. Sandberg.

