

Nr 148.

Av herr **Lindmark**, om bidrag till marklösen för nyanläggning av vissa allmänna vägar.

I den nu framlagda statsverkspropositionen, sjätte huvudtiteln, föreslår statsrådet och chefen för kommunikationsdepartementet vissa ändringar i nu gällande grunder för statsbidrags utgående till kostnad för lösen av mark m. m. för vägföretag.

I fråga om företag som avse förbättring eller omläggning av befintlig väg, föreslår departementschefen, att bidrag till lösen av mark och byggnader skall utgå enligt samma grunder som till övriga kostnader för företaget. För undvikande av oberättigat höga statsbidrag till marklösen böra länsstyrelserna granska skäligheten av lösenbeloppen, och där priset med hänsyn till omständigheterna prövas vara alltför högt samt ändring icke ernås genom åtgärd av länsstyrelsen, skall frågan underställas Kungl. Maj:ts prövning. Bidraget skall utgå först sedan förvärvet av marken skett och beräknas på den verkliga kostnaden. Med kostnad för marklösen jämställes ersättning för skada och intrång som orsakas av omläggningar.

I fråga om nyanläggning av väg föreslår departementschefen att, med hänsyn bland annat till ortens båtnad av vägföretagen, bidrag i regel icke skall beviljas. Då emellertid omständigheterna stundom kunna skäligen påkalla marklösenbidrag vid nyanläggningar, medgives undantag från regeln. Där markförvärvet för viss väg ställer sig särskilt betungande, kan bidrag få utgå. Tillämpning av dessa bestämmelser avses att bliva lika för olika slag av allmänna vägar.

Anledningen till att departementschefen gör denna åtskillnad i fråga om statsbidrag till marklösen, å ena sidan vid vägomläggning och å den andra vid nyanläggning av väg, är grundad på vad 1929 års vägsakkunniga härutinnan anført. Företag, framhålla de sakkunniga, som avse förbättring eller omläggning av väg, komma i första hand till utförande beträffande vägar som utgöra viktigare trafikleder, speciellt för automobiltrafiken. Ett dylikt vägföretag är ofta av mindre vikt för den lokala samfärdseln. Markägaren blir därför i allmänhet föga benägen att lämna mark gratis till vägföretaget helst som den för företaget erforderliga marken vid vägomläggning i regel är värdefullare än mark, som kommer i fråga vid nyanläggning. Bidrag till lösen av sådan mark bör därför, anse de sakkunniga, utgå när fråga gäller vägomläggning. Nyanläggning av väg däremot förekom-

mer numera huvudsakligen i landets skogstrakter, enär landets slättbygder i stort sett torde hava ett ordnat vägnät. Vid nyanläggning skapas en ny förbindelse till båtnad för de trakter och de fastigheter, som vägen genomlöper, och då denna förbindelses utförande bekostas av allmänna medel, anse de sakkunniga det vara skäligt, att vederbörande ortsintressenter upplåta fri mark för den nya vägen.

Emot de synpunkter de sakkunniga anfört till stöd för att bidrag till marklösen vid nyanläggning i regel ej bör utgå, kunna med skäl göras bärande erinringar.

I Norrland förekommer fortfarande i stor utsträckning att folkrika byar sakna väg. Det kan icke undgås att när väg bygges till dessa, mången gång god och dyrbar åker eller tomtmark måste tagas i anspråk såsom vägmark. Även i den egentliga skogsbygden förekommer ofta att vid väganläggning odlad jord måste tagas till vägmark. I många fall hava vägstyrelserna att köpa all den för vägs anläggning erforderliga marken, alltså även skogsmark. I vissa fall ålägger vägdistriktet den eller de kommuner, som av vägföretaget beröras, att svara för marken. I sådana fall blir det ju kommunen som får vidkännas kostnaden. Men då skattetrycket i de flesta norrlandskommunerna redan förut är mycket högt bör ytterligare belastning om möjligt undvikas.

Före 1915 utgick bidrag för marklösen. I stort sett torde allmänna vägnätet i södra och mellersta Sverige blivit utbyggt före denna tid. I Norrland är det först under de senare åren som ett kraftigt nybyggnadsarbete på vägväsendets område pågått. Och ännu återstår för Norrlands vidkommande ett omfattande vägbyggnadsprogram att fullfölja. Att nu införa bestämmelser om bidrag till marklösen i regel endast avseende företag som gälla vägomläggningar och ej nyanläggningar av väg, ställer Norrland, som ännu lång tid framåt har att nybygga vägar, i mindre gynnad ställning vid jämförelse med södra och mellersta Sverige, som i stort sett torde upphört med nyanläggning av vägar. Och dock är, som känt, vägskatten i regel väsentligt högre i de norrländska vägdistrikten än i de övriga vägdistrikten inom riket.

Att jordägare, som i långa tider väntat att bliva delaktig av de förmåner som goda kommunikationer ge, erhålla någon ersättning för mark som erfordras för ett vägbygge, när det äntligen kommer till utförande, är med rimlighet och rättvisa överensstämmande. Detta så mycket mera som vissa jordägare, som hava lika stor fördel av den nya vägens tillkomst, mången gång ej beröras av företaget och följaktligen ej behöva göra några uppoffringar i fråga om upplåtelse av mark.

På grund av det anförda anser jag, att bidrag till marklösen för nyanläggning av allmän väg bör utgå efter samma grunder och omfattning som departementschefen föreslagit i statsverkspropositionen, sjätte huvudtiteln, skola gälla vid förbättring eller omläggning av redan befintlig väg.

Med hänvisning till förestående får jag vördsamt hemställa,

att riksdagen måtte besluta, att bidrag till marklösen av anslaget för byggande av landsvägar och vanliga bygdevägar och anslaget för byggande av enkla bygdevägar skall utgå efter samma grunder och omfattning som i statsverkspropositionen, sjätte huvudtiteln, punkt 9, föreslagits skola gälla vid förbättring eller omläggning av redan befintlig väg.

Stockholm den 22 januari 1931.

Ewald Lindmark.
