

Nr 65.

Av herr **Holstenson**, om utredning och förslag rörande
bidrag av automobilskattemedel till underhåll av
enskilda vägar.

Vårt vägväsende har under de båda senaste årtiondena i mycket hög grad utvecklats. Bilismen har under denna tid gjort oerhörda framsteg och i mycket stor omfattning varit av revolutionerande betydelse i trafikhänseende. I samband härmed och med hjälp av beskattningen å automobiler, bensen och gummi har vårt vägväsende utbyggets och förbättrats. Helt naturligt har härvid i första hand kommit i fråga att åstadkomma för automobiltrafiken betydelsefulla samfärdsleder samt underhålla dessa i för denna trafik erforderligt skick. Härom är ju endast att säga, att då detta nytillkomna trafikmedel, trots detsamma åvilande avsevärda beskattning, lyckats väl hävda sin ställning, detta fyller och allt mera kommer att fylla en stor uppgift inte minst genom den smidighet som utmärker automobiltrafiken i jämförelse med övriga trafikmedel.

Men automobiltrafiken är icke numera bunden endast vid de allmänna vägarna. Med detta transportmedel söker man sig nu även fram till de mest avlägsna bygder. Timmer transporteras från skogarna till sågverken och förnödenheter för jordbrukets behov fraktas allt mera å automobil till gårdar, belägna på långt avstånd från de allmänna vägarna. Våra vägdistrikt övertaga därför nu i större utsträckning än förr underhållet å för allmän trafik nödvändiga vägar, men dessa tarva i regel fullständig ombyggnad för att kunna enligt gällande bestämmelser intagas till allmänt underhåll. Med den utsträckning dessa enskilda vägar hava i våra glest befolkade landskap torde det dröja ganska länge innan ens de viktigaste av dessa vägar kunna övertagas till allmänt underhåll. Detta inte minst därför, att den intensiva automobiltrafiken i allt större utsträckning kräver permanentbeläggning av de mest trafikerade vägarna, vilket arbete drager stora kostnader.

Till följd härav kommer, även om den nuvarande utvecklingen på detta område fortsätter ännu en längre tid, en mycket stor del av dessa vägar att underhållas av enskilda. Dessa komma härigenom icke i åtnjutande av de förmåner, som genom de rikligt flödande automobilskattemedlen komma invid allmän väg boende till del. Dessutom blir på grund av den å dessa vägar pågående automobiltrafiken vägunderhållningsbördan här alltför betungande. Visserligen har riksdagen under de senaste åren av automobilskattemedel anslagit mindre belopp till förbättrande av enskilda vägar, men dessa belopp ha visat sig allt för ringa för att kunna fylla behoven, var-

jämte i några fall utbekommande av sådan hjälp varit förknippad med så stora ombyggnadskostnader, att de enskilda icke kunnat komma ut med på dem belöpande andel av kostnaderna.

Det finnes i vårt land ett stort antal ägare av jordbruksfastigheter, vars årliga uppskattade underhållningsskyldighet för enskilda utfartsvägar är mångdubbelt större än av fastigheten utgående vägs katt, och trots detta sakna dessa fastigheter de förmåner, som åtnjutas av fastigheter belägna i närheten av allmän väg.

Dessutom tillkommer att en del av dessa s. k. enskilda utfartsvägar på grund av sitt läge i verkligheten utgöra genomfartsvägar och därför i mycket stor utsträckning användas såsom sådana för allmän trafik. Då gällande väglag i praktiken icke ger möjlighet att hindra denna trafik, blir ofta följden att å dessa enskilda vägar pågår en allmän trafik, som mångdubbelt fördyrar underhållet för de enskilda vägunderhållarna. Även om man för en sådan väg i undantagsfall skulle erhålla bidrag till förbättrande av densamma, kvarstår svårigheten med det årliga underhållet; härtill kan anslag ej nu beviljas.

Dessa vägar äro i regel ej byggda för att mottaga den tunga lastbilstrafiken. Även om en sådan väg, såsom i regel sker, på hösten sättes i skick kan den genom denna trafik inom en mycket kort tid vara fullständigt förstörd.

När man spørjer efter utvägar att inom en snar framtid bringa hjälp och lindring i dessa på många orter genom automobiltrafikens tillkomst rådande förhållanden, frågar man sig, huruvida icke under någon form de numera så rikligt flödande automobilskattemedlen kunde tagas i anspråk till någon del. I årets statsverksproposition har av dessa medel bland annat tagits i anspråk ett belopp av inte mindre än sju miljoner kronor för amortering av kortfristiga statliga lån. Utan att här ingå på frågan huruvida dessa medel böra få tagas i anspråk för annat ändamål än förbättring och underhåll av vägväsendet, må framhållas, att då underhållet å vissa enskilda vägar till mycket stor del på grund av automobiltrafiken blivit så betungande, att de enskilda vägunderhållningsskyldiga icke förmå fullgöra underhåll, som bringar dessa vägar i farbart skick, automobilskattemedel borde kunna utgå härtill.

Lämplig form härför skulle vara att ett visst anslag av automobilskattemedel ställdes till länsstyrelsernas förfogande, att utgå såsom bidrag till de enskilda vägunderhållningsskyldiga, vars underhållsskyldighet blivit betungad genom automobiltrafiken och vars underhållsskyldighet stode i ett visst förhållande till å fastigheten belöpande allmän vägs katt.

En förutsättning härför skulle givetvis vara att dessa vägar även underhölles i någorlunda gott och för behovet lämpligt skick. På detta sätt skulle man kunna bispringa och skaffa lindring i sådana fall, där det enskilda vägunderhållet är särskilt betungande, intill dess vårt vägväsende hunnit mera fullständigt utbyggas.

I anledning härav får jag hemställa,

att riksdagen måtte i skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla, att Kungl. Maj:t måtte uppdraga åt 1935 års vägsakkunniga att oberoende av övriga till de sakkunniga hänskjutna frågor skyndsamt utreda och avgiva förslag rörande bidrag av automobilskattemedel till underhåll av enskilda vägar.

Stockholm den 20 januari 1936.

Allan Holstenson.
