

## N:o 12.

Ank. till Riksd. kansli den 19 februari 1901, kl. 2 e. m.

*Utlåtande, i anledning af väckta motioner om skrifvelse till Kongl.*

*Maj:t angående lagbestämmelser i fråga om lötbredden å  
arbetsåkdon, som begagnas å allmänna vägar.*

Andra Kammaren har till lagutskottet öfverlemnadt en inom nämnda kammare af herr S. Söderberg väckt motion, n:o 11, af följande lydelse:

»Sistlidet års Riksdag beslöt att ingå till Kongl. Maj:t med anhållan om revision och ändring af vissa delar af Lag angående väghållningsbesvärets utgörande på landet af den 23 oktober 1891. Genom den nya väglagen ha våra större och mindre landsvägar i afsevärd mån förbättrats och mycket har af vederbörande väghållningsdistrikt, åtminstone i min valkrets, gjorts för förbättrade kommunikationer, men en allmän klagan förspörjes, att det blifvit kostsamt och fortfarande tenderar att blifva dyrt, trots statsanslaget, dyrare än före 1895. Orsaken dertill kan ju dels vara den skärpta kontrollen angående sjelfva vägunderhållet, dels de ökade arbetslönerna och svårigheten att på landet få arbetare, dels slutligen den ökade samfärdseln. Med anledning häraf har man kommit att tänka på den ovisliga vägslitning, som uppstår genom begagnandet af smallötade tvåhjuliga arbetsåkdon, som användas mycket all-

mänt i Dalarne äfvensom i andra delar af vårt land. En åtgärd, hvilken vore egnad att i någon mån förbättra detta förhållande, har man tänkt sig, att vid revideringen af ofvannämnda väglag affatta någon paragraf eller på annat sätt föreskrifva någon bestämmelse, som efter en tidsföljd af t. ex. 10 år förbjöde användning af sådana smallötade arbetshjul, med föreskrift att bredden på lötarne till tvåhjuliga arbetsåkdon ej finge understiga 10 centimeter eller 4 verktum.

Genom denna reform skulle vägarne få större fasthet och dessa djupa spår, som ofta förekomma i synnerhet vid regnig väderlek, å de mera befarna vägarne, icke förekomma, åtminstone icke i den utsträckning och förargliga omfattning som nu.

Att förbudet skulle inskränkas till endast tvåhjuliga arbetsåkdon anser jag böra försvaras dermed, att arbetsåkdon med fyra hjul icke på långt när skada vägplanen som dessa lastkärror med smallötade hjul och att, då man färdas med gigg eller åkkärra, man icke kör i den uppslitna körbanan, utan man åker beqvämast, om man, såsom man brukar säga, klyfver spårgången.

Nu förstår jag mycket väl, att åtskilliga anmärkningar skola framställas emot detta förslag, såsom att kärran skall gå mycket tyngre, buren af sådana bredlötade hjul, samt att denna åtgärd skall kräfva nya stora utgifter för en del ringa lottade landtmän genom anskaffning af nya hjuldon. Hvad den första anmärkningen angår, så har erfarenheten lärt oss, att bredlötade hjul icke gå tyngre än smallötade, utan vida lättare under vissa förhållanden, och hvad den senare vidkommer, så skall ju alltid en respittid föregå, innan en sådan lag träder i kraft, under hvilken tid vederbörande utan alltför stora extra kostnader kunna skaffa sig de lagenliga hjuldonen. Jag tror mig veta, att andra länder, exempelvis Danmark, länge sedan vidtagit denna lagstiftningsåtgärd.

Med anledning af hvad jag anført, vill jag härmed värdsamt föreslå, att Riksdagen i skrifvelse till Kongl. Maj:t anhåller, det täcktes Kongl. Maj:t låta i sammanhang med revisionen af väglagen utarbeta och för Riksdagen framlägga förslag till sådan lag, hvarigenom lötbredden till tvåhjuliga arbetsåkdon, som begagnas på allmänna vägar, bestämdes till 10 centimeter eller 4 verktum och om lagens trädande i kraft om 10 år.»

I sammanhang med denna motion har utskottet till behandling förehått en af herr *J. Olofsson* i Digernäs jemväl inom Andra Kammaren afgifven, till lagutskottet hänvisad motion, n:o 136, så lydande:

»Med anslutning till den af herr S. Söderberg väckta motion, n:o 11, ber jag dock få erinra om, att hvad min hemort beträffar, så skulle enligt min åsigt, om endast tvåhjuliga arbetsåkdon tagas med, hela förslaget vara förfeladt, alldenstund jag har den uppfattningen, att fyrhjuligt arbetsåkdon har samma egenskap att kunna förderfva vägarne som de förstnämnda, då ej hjulringarnes bredd är tillräcklig. Förhållandet är med de fyrhjuliga åkdonen, att på dem begagnas alltid mindre hjul än på de andra, hvaraf följer, att hjulen på dylika åkdon ha lättare för att tränga sig ned i körbanan och således spåra sönder vägen. Här- emot kan invändas, att om ett sådant åkdon användes för lasskörning, så blir ju sjelfva tyngden fördelad på flera hjul och bör således, så att säga, flyta lättare på körbanan och åstadkomma mindre skada på vägen; men det torde också vara ett känt förhållande, att man lastar mest på bakvagnen å ett fyrhjuligt åkdon. Derigenom och, som sagdt, genom hjulens mindre diameter bör det vara klart, att ett arbetsåkdon med fyra hjul skadar vägen lika mycket som ett tvåhjuligt, men det är min fulla öfvertygelse, att å alla arbetshjuldon, som skola användas på allmänna vägar, särskildt i Norrland, der oftast förekommer dåligt väglagningsämne och lösa vägar, bör hjulringsbredden vara 10 centimeter, och detta skulle bespara så väl stat som väghållningsdistrikt rätt stora kostnader.

Hvarför jag med de ändringar i herr Söderbergs motion, som här påpekats, föreslår, att Riksdagen i skrifvelse till Kongl. Maj:t anhåller, det täcktes Kongl. Maj:t låta i sammanhang med revision af väglagen utarbeta och för Riksdagen framlägga förslag till sådan lag, hvarigenom löt- och hjulringsbredden till arbetsåkdon, som begagnas på allmänna vägar, bestämdes till 10 centimeter, och om lagens trädande i kraft om 10 år.»

Den i föreliggande motioner upptagna frågan om lagbestämmelser angående lastvagnars hjulkonstruktion är ej ny. Densamma var föremål för utredning redan i det betänkande, som den 14 december 1880 afgafs af komiterade för utarbetande af förslag till förändrad lagstiftning i fråga om väghållningsbesvärets utgörande på landet, hvilket betänkande i hufvudsak ligger till grund för den nya väglagen af år 1891.

Resultatet af utredningen blef emellertid, att de komiterade ej

ansågo sig böra framställa något förslag i berörda hänseende, utan stannade i den mening, att med dylika bestämmelser borde anstå, tills erfarenheten visat dem vara af behovet mera påkallade än förhållandet vore för det dåvarande. I öfverensstämmelse med denna komiterades åsigt blefvo i nya väglagen ej några bestämmelser i ifrågavarande afseende upptagna.

Vid 1896 års riksdag väcktes inom Andra Kammaren motion om att öfverlemna till Konungens befallningshafvande att, efter de väghållningsskyldiges hörande, pröfva och afgöra, huruvida det för särskilda vägsträckningar skulle vara förbjudet att för tyngre hjuldon eller hjuldon afsedda för tyngre lass använda hjul af mindre än viss bredd eller om för samma syfte andra likartade bestämmelser erfordrades.

Denna motion afstyrktes emellertid af lagutskottet och blef af båda kamrarna afslagen.

Efter utskottets uppfattning föreligga ej heller giltiga skäl för sådana lagbestämmelser som de af herrar Söderberg och Olofsson nu ifrågasatta. Vål lærer det vara förhållandet, att inom vissa delar af vårt land vägarne afsevärdt skadas derigenom, att man använder alltför smallötade åkdon, men å andra sidan får ej lemnas ur räkningen, att vägarne flerstädes äro af så god beskaffenhet, att en större eller mindre lötbredd å vagnshjulen är för vägslitningen utan synnerlig betydelse. Redan denna omständighet, eller att förhållandena inom vårt land äro uti ifrågavarande hänseende mycket olikartade, gör det efter utskottets åsigt betänkligt att införa ett för riket i dess helhet gällande lagstadgande om viss lötbredd å vagnshjulen. Motionärernas förslag synas emellertid äfven ur andra synpunkter ej vara att förorda.

Hvad herr Söderbergs framställning beträffar, så har redan herr Olofsson i sin motion påvisat det olämpliga uti förslaget att begränsa den ifrågasatta lötbreddsbestämmelsens tillämpning till tvåhjuliga arbetsåkdon, men äfven mot den af herr Olofsson gifna begränsningen af ifrågavarande bestämmelses omfattning kunna erinringar göras. Gränsen emellan arbetsåkdon och andra fordon är nemligen ganska obestämd och sväfvande, ja, understundom kan till och med ett och samma åkdon användas än såsom lastvagn, än för annat ändamål. I hvad fall som helst är det för vinnande af motionernas syfte, nedbringande af vägunderhållskostnaderna, ej tillfyllest att föreskrifva en viss bredd å hjulringarne, ty den skada, som ett åkdon förorsakar å en väg, beror i väsentlig mån äfven af storleken utaf hjulens diameter. Framst af allt är dock väg-

skadan beroende af tyngden å lasset, och detta i så hög grad, att det efter utskottets åsigt vore meningslöst att föreskrifva en viss lötbredd utan att samtidigt också fastställa en viss maximivigt för hvarje lass.

Slutligen förtjenar såsom en omständighet af vigt att framhållas, hurusom ett fastslående i lag af den utaf motionärerna förordade lötbreddsbestämmelsen skulle förorsaka allmänheten afsevärda kostnader och olägenheter. Äfven om, såsom föreslagits, en tid af 10 år bestämdes såsom öfvergångstid för det nya systemets genomförande, torde det ej kunna undvikas, att i en del fall enskilde finge vidkännas direkta utgifter för i och för sig obehöfliga förändringar af sina vagnars hjulkonstruktion, och, då vagnarne genom ökad lötbredd blefve tyngre än förut, skulle det måhända för en del smärre jordbrukare, torpare o. d. också blifva nödvändigt att anskaffa andra och starkare dragare än dem, som förut kunnat för de lättare åkdonen användas.

På grund af hvad sålunda blifvit anfördt, får utskottet alltså hemställa,

1:o) att herr Söderbergs ifrågavarande motion ej må vinna Riksdagens bifall; samt

2:o) att herr Olofssons motion ej heller må till någon Riksdagens åtgärd föranleda.

Stockholm den 19 februari 1901.

På lagutskottets vägnar:

CARL B. HASSELROT.

Herr *Lindhagen* har begärt få antecknadt, att han icke deltagit i ärendets behandling inom utskottet.