

N:o 9.

Ank. till Riksd. kansli den 16 februari 1904, kl. 12,30 e. m.

Utlåtande, i anledning af väckt motion angående lagbestämmelser, i syfte att hjulringar å arbetsåkdon skola hafva viss fastställd bredd.

Uti en till lagutskottet hänvisad, inom Andra Kammaren väckt motion, n:o 31, har herr *K. Karlsson* i Mo anført följande:

»Det torde vara ett allmänt känt förhållande, att i vissa delar af vårt land betydliga summor nedlagts i och för anläggning och förbättring af de allmänna vägarna, synnerligast i de norrländska, på andra kommunikationer vanlottade län, och detta med för en del väghållningsskyldige nästan ruinerande belopp. Härtill kommer det dyrbara och årligen återkommande underhållet, den tid mark är bar, som på många ställen försvåras af en stor godstrafik och ringa tillgång på grus, hvilket gör underhållsördan svår och tryckande.

En orsak, som sålunda på många orter högeligen bidrager till att fördyra vägunderhållet, på samma gång den förklarar, hvarför en del vägar äro i dåligt skick och svåra att trafikera, ehuru i de flesta fall de underhållningsskyldige gjort hvad man rimligtvis kan begära, är, att lass få köras efter vägarna på snart sagdt huru smala hjulringar som helst, hvadan, där stor godstrafik förekommer, följdén blir, att äfven på väl grusad och underhållen väg djupa hjulspår uppkomma och vägbanan så att säga sönderköres.

För att förebygga dylikt missbruk af allmän väg tillämpas nu efter åtskilliga öfvergångsbestämmelser följande regler för bruk af körredskap på de allmänna vägarna inom Nordre Trondhjems amt i Norge:

1:o. Vid körning af lass intill 700 kilogram på hjuldon skall hjulskenans bredd vara minst 8 centimeter;

Bih. till Riksd. Prot. 1904. 7 Saml. 6 Häft. N:o 9.

2:o. Vid körning af lass, som äro tyngre än 700 kilogram på hjuldon, skall hjulskenans bredd vara minst 10 centimeter.

3:o. Från bestämmelsen under mom. 1 undantages körning för eget behof, då lassets vikt icke öfverskrider 350 kilogram, samt jordbruksprodukters inbärgning.

Denna lagstiftning har visat sig både verksam och praktisk.

Jag tror mig veta, att i Danmark, äfvensom på flera ställen i utlandet, finnas liknande bestämmelser. Upprepade gånger hafva försök gjorts att äfven hos oss åstadkomma en lagstiftning i fråga om beskaffenheten och bredden af hjulringar å fordon för godstrafik å landsvägarna, men utan resultat.

Det kan med skäl sägas, att de väghållningsskyldige fått sig tilldelade alla skyldigheter, men inga rättigheter gentemot dem, som trafikera vägarna. Att i Stockholm, redan så tidigt som 1870, för att skydda de dyrbara gatorna, var nödvändigt i ordningsföreskrifterna intaga bestämmelser i fråga om hjuldonens beskaffenhet, ansågs och anses helt naturligt.

Samma behof med hänsyn till gjorda uppoffringar och förefintliga bärkrafter göra sig äfven gällande på landsbygden. Så är till exempel i hög grad förhållandet inom Jämtland.

På grund af hvad sålunda anförts, hemställes, att Riksdagen ville i skrifvelse till Kungl. Maj:t anhålla, det Kungl. Maj:t täcktes efter utredning låta utarbета och för Riksdagen framlägga förslag till lagbestämmelser, hvarigenom tillfälle beredes att för orter, där behof däraf gör sig gällande, meddela föreskrifter, att hjulringar å arbetsåkdon skola hafva viss fastställd bredd.»

I gällande väglag eller eljest finnas hos oss inga bestämmelser om att endast åkdon med viss hjulbredd få användas å de allmänna vägarna. Väl var frågan om lämpligheten af sådana stadganden föremål för utredning redan i det betänkande, som den 14 december 1880 afgafs af kommitterade för utarbetande af förslag till förändrad lagstiftning i fråga om väghållningsbesvärets utgörande på landet, hvilket betänkande i hufvudsak ligger till grund för 1891 års väglag. Resultatet af utredningen blef emellertid, att de kommitterade ej ansågo sig böra framställa något förslag i berörda hänseende, utan stannade i den mening, att med dylika be-

stämmelser borde anstå, tills erfarenheten visat dem vara af behovet mera påkallade, än förhållandet vore för det dåvarande.

Ifrågavarande spörsmål har äfven varit föremål för Riksdagens pröfning. Sålunda väcktes vid 1896 års riksdag inom Andra Kammaren motion om rätt för 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 kamrarne afslagen.

Vid 1901 års riksdag väcktes jämväl inom Andra Kammaren i ämnet två motioner, af hvilka den ena afsåg att få i lag stadgadt, att löt- och hjulringsbredden å arbetsåkdon, som begagnades på allmänna vägar, icke finge understiga 10 centimeter, under det i den andra hemställdes om utarbetande af förslag till sådan lag beträffande allenast tvåhjuliga arbetsåkdon. Motionerna blefvo emellertid i enlighet med lagutskottets hemställan af båda kamrarne afslagna.

Nu föreliggande framställning, som afser arbetsåkdon i allmänhet, öfverensstämmer med ofvannämnda vid 1896 års riksdag väckta motion därutinnan, att den icke åsyftar att åstadkomma några för hela riket gällande bestämmelser, utan allenast vill bereda möjlighet att beträffande vissa orter, där behof af stadganden af ifrågavarande innebörd kunde göra sig gällande, få till stånd sådana föreskrifter med rättslig giltighet. Motionären har sålunda beaktat, att förhållandena inom vårt land uti ifrågavarande hänseende äro mycket olikartade, i det att åtminstone flerstädes vägarna äro af så god beskaffenhet, att en större eller mindre lötbredd å vagnshjulen är för vägslitningen utan synnerlig betydelse.

Men icke ens med den sålunda af motionären gjorda begränsningen kan utskottet förorda bifall till förevarande förslag. Att inom vissa delar af riket vägarna kunna skadas därigenom, att de befaras med alltför smallötade åkdon och att till följd häraf tungan att underhålla vägarna kan blifva ökad, vill utskottet icke bestrida.

Men äfven om man erkänner, att den tanke, som ligger till grund för motionen, är riktig och befogad, får man, såsom 1901 års lagutskott i sitt öfver ofvannämnda, under berörda år väckta motioner afgifna utlåtande anförde, icke förbise, att det för vinnande af motionens syfte, nedbringande af vägunderhållskostnaderna, ej är till fyllest att föreskrifva en viss bredd å hjulringarna, ty den skada, som ett åkdon förorsakar å en väg, beror i väsentlig mån äfven af hjulens dimensioner i öfrigt och hela

åkdonets beskaffenhet. Främst af allt är dock vägskadans beroende af lassets tyngd, och detta i så hög grad, att det torde vara meningslöst att föreskrifva en viss lötbredd utan att samtidigt sätta lötbredden och lassets vikt i ett visst förhållande till hvarandra.

I de uti motionen anförda, i viss del af Norge i förevarande hänseende gällande bestämmelser har sistnämnda princip tillämpats. Enligt utskottets mening möter dock ett antagande af densamma betänkligheter af praktisk art, då det lär vara svårt att utöfva någon kontroll beträffande vikten af de lass, som forslas å väg, för hvilken en bestämmelse af ifrågavarande art vore gällande.

Med afseende därå, att de af motionären föreslagna stadgandena skulle gälla endast beträffande arbetsåkdon, förtjänar äfven att framhållas — hvilket 1901 års lagutskott i sitt ofvannämnda utlåtande jämväl anförde —, att gränsen mellan arbetsåkdon och andra fordon är ganska obestämd och sväfvande, så att understundom till och med ett och samma åkdon användes än såsom lastvagn, än för annat ändamål.

Ett antagande af bestämmelser i den af motionären afsedda riktningen skulle jämväl leda därhän, att en person, som hade att färdas öfver ett vidsträckt område, möjligen blefve nödsakad att för undvikande af straffpåföljd för vissa delar af vägen begagna hjul af annan beskaffenhet än dem, som under öfriga delar af vägen vore tillåtna.

Att tillvaron af stadganden af ifrågavarande art skulle förorsaka allmänheten afsevärda kostnader och olägenheter, synes utskottet uppenbart, och enligt utskottets uppfattning är behovet af sådan lagstiftning icke så allmänt och stort, att det kan uppväga betydelsen af de viktiga erinringar, som kunna göras mot förevarande framställning.

Slutligen vill utskottet, med afseende därå, att vägunderhållsskyldigheten onekligen, såsom utskottet förut anført, är i hög grad olika betungande inom olika delar samt inom olika väghållningsdistrikt i vårt land, erinra därom, att Riksdagen i skrifvelse till Kungl. Maj:t den 14 maj 1900, i anledning af väckta motioner angående ändringar i gällande lagstiftning om väghållningsbesvärets utgörande, ifrågasatt, att staten till de distrikt, där vägbördan vore mest tryckande, lämnade större bidrag, än för det dåvarande ägde rum, samt såsom det lämpligaste förfaringssättet härvid framhållit, att Riksdagen till Kungl. Maj:ts förfogande ställde ett särskildt för ändamålet anvisadt anslag. Utskottet anser ett ingripande från det allmännas sida på sist angifna väg vara ett lämpligare sätt att vinna det syfte, som i förevarande motion afses, än det inkräktande på den enskilda

handlingsfriheten, som ett antagande af de ifrågasatta lagbestämmelserna skulle innebära.

På grund af hvad utskottet nu anfört, får utskottet hemställa,

att ifrågavarande motion icke må till någon Riksdagens åtgärd föranleda.

Stockholm den 16 februari 1904.

På lagutskottets vägnar:

CARL B. HASSELROT.

Reservation

af herr *Lindhagen*, med hvilken herrar *Dieden*, *A. Olsson* och *Lundberg* förenat sig:

»De riktiga grundsatzerna för väghållets ordnande äro i vårt land ännu så litet utvecklade, att alla förpliktelser lagts på de väghållnings-skyldige men inga på dem, som begagna vägarne. Att detta ofta måste leda till ett ensidigt och orättvist betungande af de förre, är uppenbart. Och det kan icke häller vara med god statshushållning öfverensstämmande att för vägarne underhåll nedlägga högst betydande omkostnader, som kunnat undvikas genom aktsamhet vid bruket af vägarne.

Motionären har nu velat, att man genom ett försiktigt ingripande af lagstiftningen skall omsider börja bibringa allmänheten erfarenhet af att någon omtanke på detta försummade område kan vara till stor fördel både för väghållningsskyldige och för dem, som befara vägarne. Han föreslår nämligen att genom lagbestämmelser bereda tillfälle att för orter, där behof däraf gör sig gällande, meddela föreskrifter, att hjulringar å arbetsåkdon skola hafva viss fastställd bredd.

Att nämnda medel bör vara det mest verksamma ligger i sakens natur och är äfven vitsordadt af erfarenheten. Man har därför antagit bestämmelser härom i Norge, och så uppgifves vara förhållandet äfven i Danmark och flera andra länder.

Det är vidare bekant, att behovet af dylik lagstiftning är äfven hos oss på flera orter kännbart, hvarom ock de upprepade motionerna i ämnet bära vittne. Behöfligheten af åtgärder i angifvet syfte måste emellertid som sagdt ställa sig mycket olika samt vara beroende, utom på själfva vägbyggnadens soliditet samt arten af de väglagningsämnen, som finnas att tillgå i trakten, i all synnerhet på trafikens storlek och beskaffenhet. Det är särskildt i två fall, där olägenheterna af det nuvarande tillståndet framträda bjärtast, nämligen dels i afscende å vägar, på hvilka i brist af andra kommunikationer en stor genomgående varutrafik äger rum genom legokörslor, och dels då vägar anlitas för forsling af produkter från eller till någon viss industriell anläggning eller från viss grufva, stenbrott eller dylikt. Om uti orter, där dylik körning förekommer, i mån af behof meddelas föreskrift, att just dessa slag af körslor ej få företagas annat än medelst åkdon med hjulringar af lämplig bredd, så måtte detta ej vara annat än synnerligen billigt och lämpligt i alla afseenden. Lagstiftningen synes för närvarande kunna inskränkas till att bereda möjlighet för en förnuftig anordning just för dessa två fall. Detta synes ock i det stora hela öfverensstämma med de af motionären åberopade norska bestämmelserna, från hvilkas tillämpning äro i regeln undantagna körning för eget behof samt jordbruksprodukters bärning. Erforderliga öfvergångsbestämmelser måste gifvetvis också fastställas.

Ändamålet vinnes väsentligen, om hjulringarne få en viss tillräcklig bredd oafsedt lassets vikt. Vill man härutinnan medgifva någon eftergift genom tillåtelse att för körslor af ifrågavarande beskaffenhet begagna smälare ringar, när lasset understiger en viss mindre vikt, så finnes därför naturligtvis ej något hinder.

På grund af hvad sålunda anförts och med åberopande tillika af bifogade, motionären tillhandakomna utlåtande i ämnet af kronofogden i Jämtlands norra fögderi, får jag hemställa,

att Riksdagen med anledning af förevarande motion ville i skrifvelse till Kungl. Maj:t anhålla, det Kungl. Maj:t täcktes efter utredning låta utarbета och för Riksdagen framlägga förslag till lagbestämmelser, hvarigenom tillfälle beredes att för orter, där behof däraf gör sig gällande, meddela föreskrifter, att hjulringar å arbetsåkdon skola för särskilda fall hafva viss fastställd bredd.»

Bil.

Sedan ledamoten i Riksdagens Andra Kammare, herr Karl Karlsson i Mo anhållit om yttrande af undertecknad, kronofogde i Jämtlands Norra Fögderi, i anledning af hans i Andra Kammaren väckta motion om skrivelse till Kungl. Maj:t angående lagbestämmelser i syfte att hjulringar å arbetsåtkon skola hafva viss fastställd bredd, så får jag såsom sådant anföra:

Allmänna vägarne inom fögderiet äro mycket svåra att underhålla. Å allmänna vägen t. ex. mellan Östersund och Ström, en sträcka på c. 10,5 nymil, framgå den tid marken är, bar dagligen omkring och minst 50 s. k. forlass (stundom 100 och däröfver) om c. 800 å 1000 kg. tyngd, hvilket för en tid af 7 månader utgör minst 10,500 lass, men sannolikt är antalet större. De fordon, som begagnas, äro försedda med smala, 2 å 4 cm. breda hjulringar, oftast mycket slitna, så att de uppräfvä vägen, som om den nppristats med tallriks- eller kloharfvar. Allt det arbete, som nedlägges på vägens hållande i farbart skick, är så godt som förgäfvets, och väghållningsskyldige kunna icke hålla den i godt skick under sådana förhållanden, äfven om de ständigt låge ute på vägarbete. Tänker man på fosterlandets försvar, om ofridsdagar skulle komma, så synes det omöjligt för både artilleri och tross för öfriga vapenslag att kunna komma fram å vägen norrut från Östersund.

Enda räddningen för vägarne är, om bruket af breda, 8 å 10 cm. hjulringar på lastvagnar kunde införas, men svårigheten att på öfvertygelsens väg komma därhän, är oerhördt stor och torde det ej heller lyckas. Erfarenheten från Norge har visat, att en reform i motionens syfte skulle bli till fördel för vägen och såväl dragare som forbönder samt allmänheten.

I syfte att genomföra en sådan reform har här i orten bildats en s. k. vägkommitté, som på allt möjligt sätt arbetat för genomförande af denna reform och som såsom förlag för inköp af åtkon med breda hjulringar erhållit från Hamnerdals tingslag 2,000 kronor, från Lits tingslag 2,000 kronor och af stadsfullmäktige i Östersund 2,000 kronor eller tillsammans 6,000 kronor. Största delen af anslaget är användt till inköp af lämpliga lastvagnar med breda hjulringar, men försäljningen har gått synnerligen trögt och hindret har hufvudsakligen varit brist på lämplig lagstiftning. Kommittén har dock lyckats med hjälp af intresserade personer att å vägen Krokomb—Föllinge, omkring 60 km., få reformen hufvudsakligen genomförd. Resultatet har varit förvånande godt för vägen och forbönderna ha varit belättna.

Då motionären erhållit alla de trycksaker, som vägkommittén ombestyr, både upprop, uppmaningar att bilda vägskyddsföreningar, Konungens befallningshafvandes uppmaning till väghållningsskyldige att understödja vägkommittén i dess sträfvan, så lär han förete detta allt för lagutskottet och därmed kunna visa, att reformen är oomtvistadt nödvändig, om vi arma människor i Norrland skola kunna få dragliga vägar och vägunderhållet skall kunna bli mindre betungande än det är.

Motionen är ett nödrop från befolkningen i Jämtland, och vi bedja, att Riksdagen må behjärta vår nöd i detta afseende, och hoppas på bifall till motionen samt att Kungl. Maj:t därefter må framlägga för Riksdagen lämpligt lagförslag.

Oss synes frågan vara mycket enkel, och vi tänka, att den erfarenhet, som vunnits i Norge, skall utan så stor utredning eller bevisföring kunna anses tillräcklig såsom skäl för bifall till motionen.

Östersund å Jämtlands Norra Fögderis kronofogdekontor den 7 februari 1904.

H. F. CEDERBERG.

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