

Nr 231.

Av herr **Andersson** i Rasjön m. fl., i anledning av Kungl. Maj:ts proposition, nr 100, med förslag till lag om allmänna vägar på landet.

Oaktat den i Kungl. Maj:ts proposition nr 100 föreslagna »Lag om allmänna vägar på landet» i huvudsakliga delar synes grundad på rättvisa och praktiska principer och därför förtjänar att av riksdagen i allt väsentligt bifallas, så förefinnes det dock enligt vår mening skäl att påyrka ändringar av vissa detaljbestämmelser. I några i kamrarna väckta motioner ha åtskilliga till synes befogade förslag i detta syfte framkommit, och här skall ytterligare påvisas, hurusom i några avseenden enligt vårt förmenande tarvas ändringar.

Under förutsättning att de i 2 kapitlet, paragraferna 9—13 omnämnda körlagen i en eller annan form komma till stånd, vore det särskilt för vissa delar av landet synnerligen önskvärt, om den i 12 § bestämda tid, före vilken vägstyrelse har att giva körlaget uppgift om den myckenhet väglagningsämnen, som under nästföljande år skall av körlaget framförslas, bleve bestämd till ett tidigare datum, exempelvis den 1 oktober. I regel torde väl framforslingen komma att påfordras före värlagningen av vägarna, och måste den då i allmänhet ske under vintermånaderna, en anordning som säkerligen i många fall är bekvämast även för de körnings-skyldiga. I vissa trakter, i synnerhet i Norrland och mellersta Sverige, är däremot hösten den lämpligaste tiden för utförande av ifrågavarande framforsling. Dels äro utarbetena vid jordbruket där tidigt slutförda och dels och framförallt börja skogsarbetena, särskilt kolningsarbeten, redan i november och december och fortfara hela vintern över. Ofrivilliga avbrott i dessa för fullgörande av körningsskyldigheten skulle många gånger vålla

svårt avbräck i befolkningens viktigaste förvärvsverksamhet. På de orter, där så kallat pinnmogrus måste användas för väglagningen, blir också arbetet med dettas framskaffande och iordningsställande för vägstyrelsen vida lättare och billigare på hösten, innan tjälen gått i jorden.

Även om i andra delar av landet förhållandena äro annorlunda, så torde särskild hänsyn böra tagas till de trakter, varom här är talat, enär man kan antaga, att det just blir i glest befolkade skogstrakter med långa landsvägssträckor, som körlagsinstitutionen kommer att anlitas, under det att i tätare bebygda nejder och å slättbygderna konkurrensen om arbetstillfällena skall komma att underlätta tillkomsten av frivilliga avtal. Då dessutom en ändring av tiden för ifrågavarande meddelande ej kan bereda vägstyrelsen någon nämnvärd olägenhet, men en betydande lättnad för många körlag därigenom skulle vinnas, påyrka vi att tiden för här avsedda meddelanden sättes till den 1 oktober i stället för som i propositionen föreslås den 1 november.

Då emellertid vägstyrelsen genom att stipulera olämpliga leveranstider skulle kunna neutralisera den förmån som med vårt förslag avses och jämväl för att i övrigt göra körningsskyldigheten så litet betungande som det överhuvudtaget är möjligt, bör vägstyrelsens rätt att föreskriva särskilda tider för framförande av olika delar av den bestämda myckenheten väglagningsämnen bortfalla.

I 5 kapitlet paragraf 2 föreslås i propositionen sådan förändring rörande rätten att uppföra byggnad inom visst avstånd från väg, att sagda avstånd skall utgöra 9 meter räknat från vägbanans mitt i stället för som hittills 3,5 meter från vägens kant. Det förefaller som om tillräckliga skäl för en förändring i detta avseende ej föreburits i de vägsakkunnigas, till grund för propositionen liggande betänkande. Den så kallade vägkommissionen lämnade i sitt förslag till väglag den gamla bestämmelsen i stort sett orubbad. Dessutom komme den nu föreslagna bestämmelsen att verka ganska egendomligt i så måtto, att utmed breda, i trafikhänseende viktiga vägar byggnader kunde få uppföras inom mindre avstånd från vägbanan än utmed smala, enklare vägar. Det föreslagna avståndet synes vidare vara oskäligt, då utmed en väg av exempelvis 4 meters bredd byggnad ej skulle få uppföras närmare än 7 meter från vägens kant, således i detta fall en fördubbling av det nu lagstadgade minimiavståndet. I större byar, brukssamhällen och dylikt, komme en sådan bestämmelse att onödigtvis förrycka uppgjorda byggnadsplaner och förminska den tillgängliga tomtmarken till stort men för i synnerhet många

egnahemsägare. Vi föreslå därför, att nuvarande bestämmelser i detta avseende fortfarande måtte få gälla, med det förtydligande möjligen som föreslagits av vägkommissionen.

I samma kapitel 6 paragrafen föreslår Kungl. Maj:t, att hjulring å arbetsåkdon, som användes å väg, skall hava en bredd av minst 8 centimeter, under det att enligt hittills gällande bestämmelser minsta hjulringsbredd, som länsstyrelse äger att förordna, är sju centimeter. Inom icke mindre än fjorton landstingsområden har också minimibredden å hjulringar med stöd av 1907 års lag bestämts till mindre än den nu föreslagna. I 10 landstingsområden är minimibredden satt till sju centimeter och i 4 landstingsområden till sju och en halv centimeter. Inom 7 av dessa områden ha bestämmelserna redan trätt i tillämpning och inom ett län infaller ikraftträdandet innevarande år. Allt enligt uppgifter som lämnas i de vägsakkunnigas betänkande.

Inom stora delar av landet har alltså befolkningen redan inrättat sig för trafik med hjulringar av mindre bredd än den som nu föreslås och i många län har övergången från det gamla, oreglerade systemet skett under de allra sista åren. En förändring nu återigen skulle verka mycket irriterande och synnerligen orättvist drabba dem, som med åttlydnad av givna förordningar med betydande kostnader skaffat sig nya arbetshjul eller låtit omändra sina gamla. Den föreslagna övergångstiden till den 1 januari 1936 är också alldeles för kort, ty i de län, där förordningen om hjulringsbredden trätt i funktion, är hela hjulparken så gott som ny, och arbetshjul kunna med omsorgsfull skötsel brukas i 30—40 år eller ännu längre.

Då 1907 års lag om bredden å hjulringar nu kommit till användning i hela riket med undantag av två län, synes det som om 6 § i 5 kapitlet i den nu föreslagna väglagen kunnat utgå och ovannämnda särskilda lag fortfarande fått gälla. Detta så mycket mer som förhållandena i landets olika delar i fråga om brukliga fordonstyper äro mycket olikartade. Om det emellertid befinnes önskvärt att införa likartade bestämmelser i hithörande avseende för hela landet, så böra dessa enligt vårt förmenande ansluta sig till nuvarande lagbestämmelser rörande minimibredden, vilkas verkningar beträffande vägarnas beskaffenhet knappast ännu kunnat bedömas och vilkas skärpning, i den riktning som den kungl. propositionen föreslår, skulle innebära en betungande orättvisa mot befolkningen i de provinser, där i kraft av 1907 års lag en mindre hjulringsbredd redan föreskrivits.

Vi föreslå därför, att den i ovannämnda paragraf stadgade minimibredden å arbetsjul må sättas till sju centimeter i stället för som i propositionen påyrkas åtta. Dessutom bör från bestämmelsen givetvis undan- tagas enskilda vägar, vilket ej framgår av den föreslagna formuleringen.

På grund av ovan anförda få vi sålunda hemställa:

1:o) att första stycket i 12 § i 2 kapitlet i lag om allmänna vägar på landet måtte erhålla följande lydelse:

Skall enligt 8 § körlag anlitas, har vägstyrelsen att före den 1 oktober giva körlaget uppgift å den myckenhet väglagningsämnen, som under nästföljande år skall av körlaget framforslas, samt å tid då sådant arbete senast skall vara utfört.

2:o) att första stycket i 2 § i 5 kapitlet samma lag måtte erhålla följande lydelse:

Utan Konungens befallningshavandes tillstånd må ej utmed väg uppföras byggnad på mindre avstånd än 3,5 meter från vägrenens ytterkant; dock äger — — (propositionen) — — fastställts.

3:o) att första stycket i 6 § i 5 kapitlet av samma lag måtte erhålla följande lydelse:

Hjulring å arbetsåtkdon, som användes å allmän väg, skall hava en bredd av minst sju centimeter. Överstiger — — (propositionen) — — belastning.

Stockholm den 21 mars 1922.

Gustaf Andersson
i Rasjön.

Eskils Hans Hansson
i Bäck.

A. Olsson
i Mora.