

## Nr 55.

Ankom till riksdagens kansli den 17 april 1936 kl. 5 e. m.

*Utlåtande i anledning av väckt motion om visst tillägg till 10 §  
i lagen om allmänna vägar.*

(2:a avd.)

I en inom andra kammaren väckt, till jordbruksutskottet hänvisad motion, nr 380, av herrar *Nyblom* och *Svedberg* har hemställts, att riksdagen måtte till § 10 i lagen om allmänna vägar göra följande tillägg: Snöplogningen skall utföras så att meddonstrafiken kan fortgå så långt det med hänsyn till väderleksförhållandena är möjligt.

Beträffande de skäl, som anförts till stöd för denna framställning, hänvisas till motionen.

Utskottet har i vederbörlig ordning införskaffat yttranden över motionen från väg- och vattenbyggnadsstyrelsen och svenska vägstyrelsernas förbund.

10 § i 1934 års väglag, vilken lag träder i kraft den 1 januari 1937, är av följande lydelse.

»Vinterväghållning omfattar arbete för att hålla vägbana till erforderlig bredd fri från hinder av snö och is ävensom för dess utmärkande, där så tarvas, så ock åtgärd för vägbanas bättrande genom påskottning av snö, där å kortare sträckor till följd av ojämn snösamling uppstått menföre, som med hänsyn till samfärdselns art och omfattning är till avsevärd olägenhet.»

*Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen* har i ärendet anført följande.

De under senare åren använda metoderna för maskinellt underhåll av våra vägar hava visat sig vara till avsevärt gagn såväl för automobiltrafiken, vilken närmast framtingat desamma, som för häst- och cykeltrafiken.

Detta gäller icke endast beträffande vägarnas underhåll den tid, marken är bar, utan i lika hög grad för vinterväghållningen. Med kraftiga, snabbgående motorplogar hållas alla större vägar numera öppna för all slags trafik hela vintern igenom på enstaka undantag när, då snöförhållandena bliva allt för svåra. Snövägbanorna hållas jämna och släta och i alla delar av landet förekommer cykeltrafik på vägarna även vintertiden. De maskinplogade vägbanorna medföra även för hästtrafiken stora fördelar jämfört med de förhållanden, som rådde, då vinterväghållningen i dess helhet ombesörjdes av de s. k. ploglagen.

Emellertid måste det erkännas, att trafiken med släddon numera i vissa avseenden försvårats. Detta är dock icke så mycket beroende på sättet för snöröjningens utförande utan fastmera på slitningen genom den förefintliga

stora motorfordonstrafiken, vilken tenderar att bliva nästan lika omfattande vintertiden som om sommaren. Exempelvis varar slädföret på de starkt trafikerade infartsvägarna till Stockholm endast under mycket korta perioder och på gatorna i Stockholm har trafiken med släddon praktiskt taget måst upphöra.

För vägväsendets del är det ur ekonomisk synpunkt angeläget, att snövägbanorna bevaras så länge som möjligt. De använda snöröjningsmetoderna gå för den skull ingalunda ut på, att man snarast skall kunna övergå till barmarksunderhåll, utan man avser att över vägens hela bredd åstadkomma en hårt packad, slitstark och jämn snöbeläggning, som i det längsta motstår biltrafikens åverkan. Motionärerna synas vilja förorda, att väghållarna vid snöplogningen skulle lämna kvar ett tjockt snötäcke på vägbanan i avsikt att meddonstrafiken, så långt det med hänsyn till väderleksförhållandena vore möjligt, skulle kunna fortgå obehindrat. Något belägg för, att det önskade resultatet skulle nås med en dylik plogningsmetod, finnes dock icke. Tvärtom torde erfarenheten visa, att, ifall man icke med en dylik metod lyckas få automobiltrafiken att avstanna, tjocka snövägbanor vid töväder bliva sörjiga och spåriga till synnerlig olägenhet för all vägtrafik.

Då således enligt väg- och vattenbyggnadsstyrelsens uppfattning anledning saknas till i motionen avsedd ändring av bestämmelserna i 10 § lagen om allmänna vägar, vilka bestämmelser ännu icke trätt i kraft, får väg- och vattenbyggnadsstyrelsen avstyrka den föreslagna lagändringen.

*Svenska vägstyrelsernas förbund* har yttrat följande.

De av motionärerna framhållna olägenheterna i fråga om vinterväghållningen förekomma utan tvivel i vissa trakter av vårt land och det torde icke heller kunna bestridas, att för viss grupp av befolkningen dessa olägenheter äro till stort men.

Såvitt förbundet emellertid kan finna är det praktiskt taget omöjligt att kunna samtidigt tillmötesgå kravet på att vägbanan skall hållas till erforderlig bredd fri från hinder av snö och is som ock på att densamma skall ploggas på så sätt, att meddonstrafiken kan fortgå obehindrat. Endast i sådant fall att vägens bredd är så stor, att den möjliggör biltrafik på ena delen och samtidigt tillåter att en del av bredden reserveras för meddonstrafiken, torde motionärernas krav kunna uppfyllas. Även i dylikt fall bliva — med hänsyn till plogningsförfarandet — åtgärderna förenade med ganska stora svårigheter. Förhållandet med så breda vägar torde emellertid endast i ytterligt få fall förekomma och då endast beträffande vägar, där så livlig biltrafik råder, att praktiskt taget icke någon meddonstrafik existerar. På grund härav torde i dessa speciella fall några sådana åtgärder, som motionärerna påkalla, icke vara behövlige. På andra ställen i vårt land återigen ha vägar i regel icke den bredd, att detta förfaringssätt kan användas. Här synes man därför bliva hänvisad till att undersöka vilken trafik, som är den största och till vilken sålunda den största hänsynen också bör tagas. Utom beträffande särskilda skogsdistrikt eller beträffande av bilar relativt litet trafikerade vägar torde utan tvivel kunna påstås, att den övervägande delen av trafiken sker med motorfordon. Det synes därför vara viktigast att tillse att denna trafik kan fortgå på det bästa sättet. Även i skogsrika trakter torde nog numera även skogskörslorna längs de allmänna vägarna huvudsakligen ske med motorfordon. Hästkörslor ske endast på de mindre vägarna och då på dessa plogningen i regel utföres på ett mycket enklare sätt än på de större, bliva svårigheterna ej så stora för meddonstrafiken. Ej heller är å dessa vägar trafiken med motorfordon så livlig, att det snötäcke, som vid plogningen

blir kvarlämnat å vägbanan, så hastigt blir uppsplitet som å de större och livligt trafikerade vägarna.

Förbundet, som väl inser de svårigheter, som vissa meddonstrafikanter kunna vara utsatta för, kan dock icke finna, att det av motionärerna föreslagna tillägget till § 10 kan bidra till att avhjälpa dessa. Men väl kommer detta tillägg att skapa obegränsade möjligheter till friktion mellan vägtrafikanterna — såväl motorfordonstrafikanter som meddonstrafikanter — och vägstyrelserna.

Enda möjligheten att lösa problemet är att en viss del av vägen, som tidigare sagts, reserveras för meddonstrafiken. Detta kan ske antingen så att vägbanan göres tillräckligt bred för att båda lagen av fordon skola kunna framgå eller så att vägarna mera allmänt förses med banketter. Särskilt det senare är ju jämväl ur andra synpunkter önskvärt. Med banketter erhålles utmärkt plats för meddonen vid menföre. Denna breddökning går dock icke att genomföra på en gång utan är ett framtidsmål. De svårigheter, som förekomma, äro sålunda icke nu möjliga att lösa på annat sätt än genom en förnuftig tillämpning av redan befintliga bestämmelser.

Förbundet vill för den skull avstyrka, att den av motionärerna föreslagna ändringen vidtages.

*Utskottet.*

Snöplogningens anpassning efter meddonstrafiken synes utskottet vara en fråga om tillämpningen av meddelade bestämmelser om vinterväghållningen. Utskottet förutsätter, att vederbörande myndighet ordnar plogningen med tillbörligt hänsynstagande till de trafikformer, som förekomma. Då nuvarande bestämmelser härutinnan i 1934 års väglag torde vara tillfyllest, synes en lagändring på sätt, motionärerna föreslagit, icke vara påkallad.

Utskottet hemställer därför,

att motionen II: 380 icke må föranleda någon riksdagens åtgärd.

Stockholm den 17 april 1936.

På jordbruksutskottets vägnar:

C. J. JOHANSSON.

Vid detta ärendes slutbehandling hava närvarit:

från första kammaren: herrar *Sederholm, August Nilsson, Carl Eriksson, Gabrielsson, von Stockenström, Fritiof Gustafson, Jacob Hansson* och *Heiding*, samt

från andra kammaren: herrar *Johansson* i Uppmälby, *Hedlund* i Häste, *Uddenberg, Gustafson* i Kasenberg, *Andersson* i Löbbo, *Carlström, Ericsson* i Sörsjön och *De Geer*.