

## Nr 233.

Av herr **Åkerlund**, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition, nr 51, med förslag till ny förordning om automobiltrafik.

Uti Kungl. Maj:ts proposition nr 51 med »förslag till ny förordning om automobiltrafik» har bland annat föreslagits, att alla allmänna vägar, hållande minst 3,6 meters bredd, i regel skola upplåtas för automobiltrafik och att det skall bero på vederbörande Konungens befallningshavande, huruvida även än smalare vägar skola bliva tillgängliga därför.

Så långt min erfarenhet sträcker sig, hava Konungens befallningshavande härtilldags ingalunda visat sig njugga i fråga om tillstånd för automobilister att befara även för idkandet av deras trafik ganska olämpliga vägar, och allt hittills har det säkerligen städse varit bredden å vägarna, som därvid fått vara avgörande, utan att något avseende fästs vid vägarnas tillstånd i övrigt.

Det må därför tillåtas mig att påpeka, att vid en hel del vägdelningar — ja, troligen vid de flesta — betydande hänsyn tagits till den omständigheten, att ansenliga sträckor av bygdevägarna befunnits fullt motsvara ortsbefolkningens behov utan att erfordra närmelsevis så kostsam underhåll som viktigare mera befarna vägar, varför ock av dessa mindre anlitade vägar vida längre sträckor tilldelats för underhåll än av de vägar, vilka beräknats kräva drygare sådant och att dessa enklare vägar därför ofta alls icke befinna sig i sådant tillstånd eller äro så beskaffade till *grunden*, att de kunna befaras med så synnerligen vägsplitande fordon, som automobiler ostridigt äro, utan att, med undantag möjligen för mycket torra årstider, bliva så gott som ofarbara.

Om nu alla de i Kungl. Maj:ts proposition till öppnande för automobiltrafik föreslagna vägarna av minst 3,6 meters bredd och säkerligen i stor utsträckning sådana av än mindre bredd efter den nya förordningens genomförande komma att upplåtas, utan att avseende fästes vid de underhållskostnader, dessa vägar vid vägdelningen beräknats

kräva för bygdetrafiken, skulle därav mången gång, ja, säkerligen mycket ofta följa, att en stor del väghållningsskyldige finge sig ålagt ett synnerligen betungande vägunderhåll utöver vad som avsetts vid vägdelningen.

Att Konungens befallningshavande, efter det stadgande utfärdats om upplåtelse i regeln och utan vidare för automobiltrafik av alla allmänna vägar, som i bredd hålla minst 3,6 meter, skola förmå emotstå de ytterligare krav, som från automobilisthåll komma att framställas, är knappast tänkbart, för så vitt ej vägstyrelserna och *vägstämmorna* tillerkännas något inflytande vid avgörandet hos Konungens befallningshavande, och håller jag därför före, att väg, som ej håller över 3,6 meters bredd, icke bör upplåtas för automobiltrafik utan att dessa nämnde i saken närmast intresserade förut satts i tillfälle att uttala sig.

En given följd av det vidgade upplåtandet av landets allmänna vägar för automobiltrafik skulle tvivelsutan bli, att Konungens befallningshavande skulle finna sig nödsakade att anbefalla åtgärder ej allenast för de mindre vägarnas utläggning till större bredd, utan även för ett vida fördyrat underhåll utöver vad som i många fall avsågs vid vägdelningarna.

Rättvisa och billighet synas mig därför kräva, att automobiltrafik å här omhandlade, för lindrigare underhåll indelade allmänna vägar ej bör tillåtas utan föregången ny vägdelning eller åtminstone ej förr än de underhållsskyldige på ett eller annat sätt tillförsäkrats skadeslöshet för genom det nya trafikmedlet förorsakat försvårat vägunderhåll.

Det bör ej förbises, att ett allmännare förstörande av bredden å landets allmänna vägar skulle komma att förorsaka högst betydliga kostnader och att arbetet därmed ingalunda bör åläggas de väghållningsskyldige eller vägdistrikten, därest de befintliga vägarna till fullo motsvara befolkningens samfärdselsbehov, samt att automobiltrafiken säkerligen ännu länge — med få undantag — kommer att förbli förbehållen ett fåtal. Härtill kommer, att, innan ett allmännare ökande av bredden på våra vägar kan företagas, förvärvandet av därtill erforderlig mark bör kunna ske utan så vidlyftiga omgångar, som nu erfordras därför.

Man synes hos oss vara alltför benägen att inrätta sig efter kontinentala mönster och att frånse inom landet rådande förhållanden.

För att automobiltrafik skall vara berättigad och ej göra en betydande del av landsbygdens vägar så gott som ofrafikabla för ortsbefolkningen erfordras tvivelsutan, att vägarna hålla en vida större bredd än 3,6 meter, därest de såsom nu skola utan inskränkning få befaras med

de nu allmänt förekommande automobilerna, av vilka en god del för persontrafik avsedda hålla ända till 1,81 meters bredd mellan stänkskärmarernas ytterkanter, och lastautomobilerna äro ofta ännu bredare, och detta så mycket hellre som dessa tunga fordon ingalunda vid möten med andra vägfarande kunna hålla undan ända ut till vägkanterna utan risk att rasera dessa och komma i diken. Det synes därför av behovet påkallat, att föreskrift utfärdas om den bredd såväl i fråga om spårvidd som i övrigt de automobiler få hålla, som framföras ej allenast å vägar av endast 3,6 meters bredd, utan även å bredare vägar.

Vad som här i landet bereder än ytterligare svårigheter och sällan förekommer på kontinenten är, att så gott som alla vägar av gammal typ och även de mest välbygda ofta lida skada av käl- och lossningen mången gång äro ganska svårtrafikabla för vanliga vägfarande samt göras nära nog ofarbara efter att några gånger under denna årstid hava befarits med automobiler.

Ett rent oskick är, att automobiltävlingar få företagas under tiden för pågående källossning, då vägarne befinna sig i det ömtåligaste skick.

Det synes därför föga välbetänkt att, såsom i den ifrågavarande förordningen föreslagits, automobiltrafik utan någon annan inskränkning än den i § 13 mom. 2 omnämnda skall få idkas med fordon konstruerade för kontinentens i allmänhet breda vägar och att därvid varken våra egna vägförhållanden beaktats, ej heller någon tanke ägnats däråt, att vi här i Sverige, med en ytvidd nära nog lika stor som Tysklands men med en folkmängd av blott  $\frac{1}{12}$  av detta lands, säkerligen aldrig skola mäktat förskaffa oss ens närmelsevis så goda vägar som vare sig Tyskland, Frankrike eller Österrike.

Den invändningen, att mindre automobiler ej föras i marknaden, bör förvisso ej godtagas, ty det bör väl ändock vara fullt riktigt, att varje land inrättar sig efter sina förhållanden. Hade ej en till överdrift härskande lust för forttäkning med automobil i så hög grad fått göra sig gällande bland mängden av dem, vilka haft eller ansett sig hava råd att skaffa sig dessa åkdon, samt stadgande funnits om viss maximbredd å dem, hade med all säkerhet fabrikerna för länge sedan rättat sina tillverkningar därefter.

Det lär väl knappast kunna anses erforderligt att för en »komfortabel» åkning å våra landsvägar använda de åkdon, som nu så ofta förekomma med plats för tre vuxna personer å samma säte. Ett stadgande därom, att Konungens befallningshavande, innan allmän väg upplåtes för automobiltrafik, skall, efter vägstyrelsernas och vägstämmornas

hörande, pröva och bestämma den maximibredd å smalare vägar framförda automobiler må äga, synes därför nödigt, för så vitt den Konungens befallningshavande tillagda rätten i § 13 mom. 2 att förbjuda körning »med automobil av viss beskaffenhet» skall bliva till åsyftat gagn, ty det blir förvisso ändock kinkigt nog även här för Konungens befallningshavande att emotstå de talrika krav, som med säkerhet kunna förväntas om rätt att å *alla* allmänna vägar få använda de allra rymligaste och bekvämaste automobiler, som finnas att tillgå. Och nog synes det både billigt och rättvist samt synnerligen gagneligt för de svåra uppgifter, Konungens befallningshavande få sig ålagda genom den nya förordningen, därest samtliga lokala vägmyndigheter tillerkändes något inflytande vid dessa ärendens behandling.

Det av tillkallade »sakkunnige» föreslagna anbringandet av s. k. vägvisare, som angåve, vilka vägar ej äro upplåtna för automobiltrafik, har i Kungl. Maj:ts proposition strukits. Förslaget var dock förvisso välbetänkt, och de kostnader för dess genomförande, statsrådet anført som motiv för stadgandets borttagande, kan jag ej tillmäta någon betydelse, enär ju ändock vägvisare pläga finnas vid skiljevägar och anbringandet av de få ord, som erfordras för att upplysa vägförande, huruvida automobiltrafik är tillåten eller ej, säkerligen ej kan förorsaka nämnvärda utgifter.

Slutligen är det synnerligt svårt att förstå, varför endast, då »vägarna äro besvärade av is», det skall åligga föraren att föra automobilen tillbaka till lämplig plats för möten, då ju stora svårigheter för möten kunna uppstå även under andra årstider och det väl ej är meningen, att det fortfarande skall tillgå som hittills ej sällan skett, nämligen så, att landsskjutsen drives från den väg, den åkande till äventyrs själv underhåller, för att lämna plats åt luståkande främlingar.

På grund av vad här ovan anförts, får jag vördsamt föreslå:

att riksdagen i anledning av förevarande kungl. proposition för sin del ville besluta:

att inga andra allmänna vägar än sådana som enligt nu gällande lag eller de vilka hålla *över* 3,6 meters bredd å körbanan skola vara upplåtna för automobiltrafik, utan att tillstånd därtill lämnats av Konungens befallningshavande;

att, då ansökan inkommer om upplåtande av andra allmänna vägar än de nyssnämnda för automobiltrafik, eller deras öppnande för sådan trafik annars ifråga-

sättes, det skall åligga Konungens befallningshavande att, innan ärendet företages till avgörande, inhämta förutom vägstyrelsernas jämväl vägstämmornas yttrande däröver;

att det skall åligga Konungens befallningshavande att vid prövning om upplåtelse av allmänna vägar ej hållande utöver 3,6 meters bredd för automobiltrafik taga hänsyn ej allenast till vägarnas bredd, utan även till frågan, huruvida försvårat underhåll utöver det vid vägdelningen beräknade därigenom skulle komma att beredas väghållningsskyldige;

att de av »sakkunniga» förordade vägtavlorna för utmärkande av, vilka vägar äro förbjudna för automobiltrafik, skola anbringas å vägvisarne vid skiljevägarna;

att mom. 5 i § 16 första stycket må erhålla följande lydelse:

att vid möte med åkande å sådan plats, att förbikörande i följd av vägens beskaffenhet ej kan ske, föra automobilen tillbaka till härför lämplig plats; och

att riksdagen anholder det Kungl. Maj:t täcktes låta utreda, huruvida ej giltiga skäl föreligga för bestämmande av en viss maximibredd å de automobiler, vilka få framföras å landets allmänna vägar, att träda i tillämpning efter utgången av viss tid samt på vad sätt väghållningsskyldige, vilka fått sig särskilt långa vägsträckor tilldelade på grund av beräknade särskilt lindriga underhållskostnader, må, intill dess ny vägdelning företages, hållas skadeslösa för fördyrat underhåll i följd av dessa vägars upplåtande för automobiltrafik.

Stockholm den 3 mars 1916.

*E. Åkerlund.*

I motionen instämma:

*E. Eurén.*

*O. Alfr. Berg.*

*A. M. Lundström.*

---