

Nr 98.

Av herr **Lindblad, Ernst**, i anledning av Kungl. Maj:ts förslag till ny förordning om automobiltrafik.

Erfarenheten å landsbygden giver tydligt vid handen, att våra äldre bygdevägar med 3,6 meters bredd ej äro lämpliga som automobilvägar såväl för automobiltrafikanternas egen del, som för mötande ovana hästar: man strävar nämligen att hålla vägen tämligen kullrig, och då trafiken å dessa vägar i regel är mindre stark, bildas lätt gräskanter, som vid regn, dagg eller frost medföra fara för att automobilen slirar. Också torde väl numera allmänt iakttagas vid byggande av ny väg, att den göres minst 4 meter bred, ja, det händer ej så sällan, att en väg, som ortsinnevånarne föreslagit till 4 meters bredd, av Kungl. Maj:ts befallningshavande bestämmes att byggas 4,5 à 5 meter just med avseende på automobiltrafikens allt talrikare förekomst.

Av detta synes nogsammt framgå, att man erkänner 3,6-metersvägen vara *för smal*. Den nya automobilförordningen (§ 13) skulle emellertid göra alla våra bygdevägar — som ju lagligen skola hålla 3,6 meters bredd — öppna för automobiltrafik. Endast där Kungl. Maj:ts befallningshavande »till följd av vägens för dylik trafik otjänliga beskaffenhet eller annat förhållande, som medför särskild fara eller olägenhet», meddelat förbud, skulle eljest alla våra allmänna vägar vara tillåtna automobilvägar. Den som känner vårt vägväsen, vet emellertid till fullo, att en stor mängd bygdevägar ej överallt håller den lagliga bredden och att vederbörande Kungl. Maj:ts befallningshavande på grund av trafikens obetydlighet i enlighet med väglagens § 2 medgivit, att därvid finge bero, och har vägdelning på sådana grunder blivit genomförd.

Vid tillämpning av automobilförordningens bestämmelser skulle det nu ej längre låta sig göra att hålla sådana undantag gällande, utan Kungl. Maj:ts befallningshavande skulle helt visst tvingas att göra väglagens allmänna stadgande om vägbredden effektivt. Vad detta kommer

att medföra för betydande kostnader, att dels utlägga alla vägar till normal bredd, dels hålla dem vid makt genom gräskanternas noggranna avlägsnande, det anar man knappast nu. Man kunde väl tycka att arbetet med vägarnes breddning skulle åligga vägkassan, men denna uppfattning är ej juristernas. Så har Kungl. Maj:ts befallningshavande i Stockholms län med prejudikat från regeringsrätten nyligen dömt enskilda väghållare att verkställa och bekosta landsvägens utläggande till 6 meter och bygdevägarnes till 3,6 meter och torde i fortsättningen ålägga ännu flere, kanske mången gång till ruinerande kostnader och *trots* att väghållarne mottagit sina väglotter i befintligt skick på god tro och alldeles sakna rätt att disponera den för vägens breddning erforderliga marken. Vägdistriktet i fråga är *Stockholms läns västra fögderis östra*; man har låtit fackman undersöka, vad den ådömda utläggningen av *landsvägen* skulle kosta, men blott medhunnit att beräkna $\frac{1}{3}$ av sistnämnda arbetet. Denna tredjedel går till 39,550 kronor, bygdevägarne äro ej beräknade; för en enda gård, taxeringsvärderad till 40,000 kronor, skulle kostnaden stiga till 7,700 kronor. Vägdistriktet har 25 kilometer landsväg och 66 kilometer bygdeväg.

Ett kvarblivande vid den gamla automobilförordningens bestämmelser i fråga om vägbredden synes därför hava allt skäl för sig; allmänheten känner då väl till, vad som är gällande lag, Kungl. Maj:ts befallningshavande bestämmer liksom hittills, vilka bygdevägar som kunna vara tillräddiga att öppnas för allmän automobiltrafik, liksom Kungl. Maj:ts befallningshavande är berättigad att allt fortfarande giva särskilt tillstånd för viss tid eller viss resa *med iakttagande av särskilda försiktighetsmått*. Den med förhållandena obekante kunde möjligen föreställa sig att skillnaden i uttrycken »*minst 3,6 m.*» eller »*överstigande 3,6 m.*» vore temligen obetydlig, då någon »hårfin» uppmätning ej kan ifrågakomma beträffande vägar. Genom det nya uttrycket skulle väl meningen vara den, att faktiskt *alla* våra bygdevägar i likhet med landsvägarne bleve upplåtna för allmän automobiltrafik, under det att för närvarande en stor del av dem äro alldeles stängda och blott genom partiella eller tillfälliga upplåtelser af Kungl. Maj:ts befallningshavande få befaras av viss person. Skulle sedermera för någon ytterst smal eller eljest olämplig väg Kungl. Maj:ts befallningshavande stadga förbud, så bleve detta så undantagsmässigt, att allmänheten knappt vårdade sig med att hålla reda därpå. Då automobilisten ertappades på dylik otillåten väg, skulle han givetvis framföra som ursäkt, att han ej visste, att den vägen vore förbjuden. Nu åter känna laglydiga personer sig skyldiga att *noga hålla reda på vilka vägar som äro tillåtna*, och att fortsätta därmed har sig

synnerligen lätt. Jag tvivlar ingalunda på, att vi en gång kunna komma därhän, att så gott som alla våra allmänna vägar bli öppnade för automobiltrafik, men vi hava ej hunnit dit ännu. Hästarne äro ej ännu allmänt vanda, och utläggningen af vägarne till nödig bredd kan ej heller få gå brådstörtat.

I fråga om vilka vägar böra upplåtas för automobiltrafik hava *sakkunnige* icke föreslagit någon principiell förändring i nuvarande föreskrifter. De erinra blott, att Kungl. automobilklubben hos Kungl. Maj:t hemställt, att *alla* allmänna vägar, oavsett deras bredd, skulle upplåtas. I propositionen anføres vidare (sid. 44):

»Den nämnda skrivelsen från automobilklubben har varit utställd till yttrande av samtliga Kungl. Maj:ts befallningshavande. Av dessa hava 16 avstyrkt förslaget, under framhållande huvudsakligast av vägarnas ringa bredd och otjänliga beskaffenhet i övrigt samt den ökade fara, som en dylik eftergift skulle medföra; 5 hava förklarat sig ej hava något att erinra mot och 4 hava tillstyrkt automobilklubbens hemställan.»

och (sid. 46):

»I de över sakkunnigas betänkande avgivna yttrandena hava länsstyrelserna, i fråga om vilka vägar böra upplåtas för automobiltrafik, väsentligen intagit samma ståndpunkt, som, på sätt ovan anförts, kommit till uttryck i de yttranden, vilka avgivits över automobilklubbens förutnämnda framställning.

Bland annat har i dessa yttranden framhållits, att särskilda svårigheter för ett ändamålsenligt ordnande av frågan om vilka vägar borde vara tillgängliga för automobiltrafik föreläge i den omständigheten, att ofta samma väg ej överallt hade samma bredd.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen har i sitt utlåtande anmärkt, att betydande vägsträckor, som byggts med bredden 3,6 meter under åtnjutande av statsanslag, vore ojämförligt mycket bättre och mer lämpade för automobiltrafik än flertalet andra något bredare vägar, som icke utförts under statskontroll. I följd härav vore det lämpligast föreskriva, att vägar, vilkas bredd uppgår till minst 3,6 meter, i regel skola vara tillgängliga för automobiltrafik.»

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsens konklusion torde ej vara riktig, utan fastmera de 16 länsstyrelsernas, som motiverar varför *bygdevägs* öppnande för automobiltrafik i regel förutsätter noggrann undersökning och prövning av Kungl. Maj:ts befallningshavande.

Att nu på samma gång väsentligt öka *körhastigheten*, som antalet av de smalare vägar, vilka få med automobil befaras, kan ingalunda vara tillrådligt. Statsrådets motivering härför verkar icke övertygande.

Chaufförernas skicklighet torde varit långt mindre att anmärka på, än beträffande maximalhastigheternas behöriga iakttagande och hänsynstagandet i allmänhet. Att vänta sig någon generell förbättring härutinnan, torde vara fullkomligt sangviniskt.

Man tröstar sig med, att ansvarigheten för skada blir utsträckt. Ja, huru går det med ett dylikt fall, som torde blifva rätt vanligt? På en 3,6 meters väg — som ju bleve tillåten, oaktat intet samtidigt stadgas om *automobilens* maximibredd — stannar chauffören sin automobil för en mötande skjuts och har en eller två åkande, som intyga att automobilen stod absolut stilla; den mötande, vars häst är ovan och rädd, kommer ej förbi, utan i sista ögonblicket gör hästen ett kast, vägen är för smal och olyckan sker. Vem *får* betala kalaset? Vem *borde* betala det? Det allmänna synes det mig, då lagstiftaren inför sådana bestämmelser.

De automobilolyckor, jag har personlig kännedom om, ha samtliga ägt rum, utan att chauffören i något fall varit vållande och där han jämväl enligt nya lagen skulle gått fri från skadestånd. Såsom vägstyrelsens ordförande har jag haft förfrågningar av en hästägare, som sålunda drabbats av skada och som i sin fattigdom fått hava enda åkvagnen oreparerad ett helt år utan möjlighet att utfä någon ersättning. Hade då jämväl hästen — en yngre, värdefull sådan — blivit skadad eller oduglig, huru står man till svars att ej tänka på och behärta dylika sannolika möjligheter? Den urgamla vägfriden trädes här på ett betänkligt sätt för nära.

Som det nu är, vet man åtminstone, att vissa vägar äro fria från automobilkörning och kan på dem känna sig väsentligt tryggare. Sedan skall man nödgas befara automobilmöten var som helst, och för att ej bli överkörda, tvingas måhända även våra arbetsåkdon, mjölk- och kvarnskjutsar o. dyl. att i mörker vara försedda med lyktor. Lantbruket, som just med fördel använder yngre personer som körsvenner, får sedan se sig om efter erfarnare, äldre sådana, om sådana stå att få: dyrare bli de alltid. — Då automobilförordningen icke giver några bestämmelser om automobils storlek och bredd mellan hjulen (axelbredd), så kunna ju faktiskt rena omöjligheter föreligga att komma förbi. Saknaden av dylika bestämmelser gör, att automobiler av alla möjliga typer förekomma, i st. f. att fabrikanterna borde kunna förmås att tillverka sådana för de smalare vägarne lämpliga, om också ej fullt så komfortabla. Även färgen kan spela en viss roll och borde den grå färgen helst användas.

På grund av den hittills vunna erfarenheten tillåter jag mig därför

att föreslå de gamla bestämmelsernas bibehållande i det väsentliga ifråga om de vägbredder, som fordras för automobilvägar.

Det har vidare visat sig, att icke så sällan s. k. långdistanstävlingar anordnas, och synas desamma blivit förlagda till en mycket otjänlig årstid, kanske just i själva källossningen. Vilken skada däri-genom åsamkats de väghållningsskyldige, behöver jag ej framhålla. Om överhuvud sådana tävlingar skola tillståndas — behövlige för annat än sport äro de för visso icke! — så synes dock uttryckligt böra stadgas, att de ej få företagas utan tillstånd av Kungl. Maj:t, och att dylikt tillstånd lämnas *villkorligt*, så att tävlingarna inställas eller uppskjutas, om olämpliga vägförhållanden skulle råda — exempelvis å minst $\frac{1}{10}$ av den tillämnade tävlingsbanan. Som en god regel borde jämväl iakttagas, att där automobil användes för militära övningar, sådana särskilda automobilövningar ej borde företagas, då liknande vägförhållanden, som nyss framhållits, äro rådande.

Med stöd av det anförda tillåter jag mig föreslå,

att riksdagen behagade besluta att hos Kungl. Maj:t i skrivelse anhålla om ändring och tillägg till Kungl. Maj:ts förslag till ny automobilförordning.

§ 13.

Mom. 1. Körning med automobil vare, där ej nedan annorlunda sägs, tillåten å allmän väg, vars bredd överstiger 3,6 meter samt — — — ovan sägs.

Mom. 2—6: lika.

Mom. 7. Där tävlan mellan olika automobiler skall särskilt anordnas — s. k. distanstävling — må sådan icke äga rum utan föregående tillstånd av Kungl. Maj:t, och må dylikt tillstånd blott lämnas villkorligt, så att tävlingen inställes eller uppskjutes, om den tillämnade tävlingsbanan till minst $\frac{1}{10}$ av sin längd befinnes vara av sådan beskaffenhet, att verklig skada å vägbanan kan befaras.

Stockholm den 1 mars 1916.

Ernst Lindblad.