

## Nr 102.

Av herr **Larson, Edward**, angående ändring i visst syfte av lagen om väghållningsbesvärets utgörande på landet.

De bestämmelser, som i lagen angående väghållningsbesvärets utgörande på landet den 23 okt. 1891 äro meddelande med avseende å sättet för underhåll av väg, äro knapphändiga. De inskränka sig huvudsakligen till, att väg (jämte bro och färja) skall hållas i ett för samfärdseln fullt tillfredsställande skick och att å båda sidor om vägen diken skola till erforderlig bredd och djup med nödigt avlopp göras, därest sådana icke efter vederbörandes prövning utan olägenhet kunna undvaras (§ 23), att där väg går genom skogsmark genom jordägarens försorg, efter honom därom given tillsägelse, skall borthuggas träd eller buske som med någon gren når fram till vägens kant, dock att det ankommer på länsstyrelsen att i särskilda fall efter omständigheterna pröva, huruvida undantag från denna bestämmelse kan äga rum (§ 24), att utan länsstyrelsens tillstånd byggnad ej får uppföras utmed väg på mindre avstånd än 3,5 meter från vägens kant (§ 25), att utmed väg ej må upptagas grop eller grav av beskaffenhet att för vägens bestånd medföra fara (§ 26), att väg ej må inkräktas genom upplag av andra ämnen än sådana, som för vägunderhållet oundgängligen erfordras, och att ej heller denna må uppläggas så, att samfärdseln därigenom försvåras (§ 27), slutligen förekomma i §§ 28 och 29 väglagen föreskrifter om skyddsvärn utmed vattendrag eller fördjupning och om vägvisare. De sålunda gällande bestämmelserna voro måhända tillfyllest vid tiden för väglagens tillkomst, då automobilen som fordon var okänd i vårt land och automobiltrafikens fordringar således icke behövde uppmärksammas. Numera äro förhållandena på våra allmänna vägar helt förändrade genom automobilens användande och blir det än

mer allt eftersom automobiltrafiken växer. En märkbar ökning har skett blott under fjolåret, och man kan motse, att denna ökning blir alltmer omfattande för varje år. Därmed ökas också möjligheterna till olycksfall vid möte med hästfordon. Huru sakkunnigt och försiktigt än automobilen framföres, blir det emellanåt *just i följd av vägens beskaffenhet* omöjligt för automobilföraren att förekomma olycksfall eller tillbud till sådana. När nu länsstyrelserna pröva frågor om en vägs tillåtlighet för automobiltrafik, går den givetvis allenast ut från vägens bredd, bärigheten av därå befintliga broar samt vägens allmänna beskaffenhet, varvid anspråken i allmänhet ställas så lindriga som möjligt, något varemot intet är att invända, när det gäller ett så nyttigt och numera så allmänt fordon som automobilerna. Till de frågor rörande vägens lämpliga underhåll i för *både* automobiler och hästfordon tillfredsställande skick som dock är av så stor betydelse för en betryggande trafik, kan den givetvis ej taga hänsyn. Det blir allenast vederbörande vägsyn, som får hålla uppsikt häröver, och denna uppsikt är efter en, som jag tror, allmän erfarenhet i landet, icke tillräcklig. Delvis kan den bero av mindre insikt, erfarenhet och kraft hos vederbörande vägsyneför rättare, delvis bidrager här också en viss motvillighet hos de underhållsskyldiga att taga hänsyn till automobiltrafiken, ehuru detta borde vara i deras eget intresse som vägfarande, enär därmed trafiksäkerheten väsentligt ökas. Men huvudanledningen till att vid vägunderhållet allt för liten hänsyn toges till trafiksäkerheten, är enligt min mening att söka däri, att väglagens stadganden om vägunderhållets beskaffenhet äro ofullständiga och föråldrade och icke motsvara de förändringar, som inträtt i vägtrafiken genom automobilernas alltmer allmänna bruk. Till vägfarandes tjänst har visserligen automobilklubben eller andra sammanslutningar för automobiltrafikens främjande uppsatt vissa anslag i form av bokstäver som varningstavlor vid svåra krökningar av vägen, backar o. s. v. Men dessa varningstavlor äro alldeles för fåtaliga och torde väsentligen inskränka sig till trakten närmast kring de stora städerna samt på en eller annan väg i övrigt. I varje fall kunna sådana på enskilt initiativ åstadkomna signaltavlor icke vara tillräckliga och det så mycket mindre, där ej tillräcklig uppmärksamhet också ägnas åt själva vägunderhållet. Särskilt vill jag med avseende härå uppmärksamma, att vägbanan alltför ofta är skymd av träd och buskar, vilkas borttagande ej enligt gällande lag kan åläggas vederbörande — det nyss av mig anförda stadgandet

i 24 § är för trafiksäkerheten alldeles otillräckligt, då lagrummet blott siktar till träd och buskar, som nå över själva vägkanten. En föreskrift t. ex. om att vägbanan åtminstone på 25 meters avstånd skall vara fullt siktbar, så att den ej skymmes av utmed vägen varande träd och buskar, skulle utan tvivel bli till mycket stort gagn för trafiksäkerheten. Jämväl i avseende å själva vägbanans fasthet och beträffande dess ovillkorliga underhållande till den bredd vägen lagligen skall hålla — härutinnan är vägunderhållet ofta bristfälligt — erfordras skärpta bestämmelser, så torde också vara fallet med förbudet att upptaga grop eller grav utmed vägen, vilket förbud blott siktar till vägens bestånd men icke till trafiksäkerheten å vägen. De vägvisare som skola finnas vid vägars sammanstötande underhållas ofta illa och saknas emellanåt alldeles. De bestämmelser, som i gällande automobilförordning äro meddelade angående dessa vägvisares förseende med anslag (eller målade i viss färg) till utmärkande att vägen är upplåten för automobiltrafik, äro i och för sig otillräckliga. En väg, som är upplåten för automobiltrafik, borde på vissa bestämt angivna avstånd hava lämpliga vägmärken utvisande detta förhållande. Svårare krökar och backar borde också obligatoriskt vara utmärkta med varningssignaler. De skärpta föreskrifter jag sålunda ansett nödiga för trafiksäkerhetens betryggande i görlig grad å våra vägar äro av betydelse icke minst för trafiken med hästfordon. Man kan ställa huru stora fordringar som helst på ett försiktigt och hänsynsfullt framförande av automobilerna — och dessa fordringar kunna till äventyrs än mer skärpas — man kan förvänta att med automobilernas allt allmänare uppträdande å våra vägar hästarne skola visa mindre skygghet för dessa fordon, så länge icke själva vägunderhållets utgörande hänsyn toges till den trafik som numera föreligger å landets vägnät, så länge kan en automobilförare, även med all rimlig varsamhet vid fordonets framförande, icke förebygga varje olyckstillbud, och så länge kan icke allt anses vara gjort för trafiksäkerheten som bör göras.

På grund av nu antydda förhållanden tillåter jag mig föreslå,

att riksdagen i anslutning till av mig här ovan uppmärksammade förhållande måtte för sin del besluta sådana förändrade bestämmelser i lagen angående väghållets utgörande på landet den 29 oktober 1891, att vid underhåll av väg också hän-

syn tages till automobiltrafikens berättigade krav och att underhållet således skall så utgöras, att trafiksäkerheten för *all* landsvägstrafik varder i görligaste grad tillgodosedd. Och torde vederbörande utskott formulera de ändringar av §§ 23—30 i väglagen eller andra lagrum, som för ändamålet erfordras. Skulle emellertid ärendet icke anses så utrett, att bestämda lagändringar nu kunna föreslås och antagas, yrkar jag alternativt, att riksdagen måtte i skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla, att Kungl. Maj:t måtte efter utredning taga i övervägande sådana ändringar av gällande väglag (eventuellt också av gällande automobilförordning), att med avseende å underhåll av väg tillkomma sådana förändrade och skärpta föreskrifter, att landsvägstrafiken såväl med automobil som med hästfordon varder bättre tillgodosedd och tryggad än med nu gällande bestämmelser är möjligt, samt för riksdagen snarast möjligt framlägga förslag till sådana lagändringar.

Stockholm den 22 januari 1920.

*Edward Larson.*