

Nr 13.

Ankom till riksdagens kansli den 12 februari 1920 kl. 1 e. m.

Utlåtande i anledning av väckt motion angående ändring i visst syfte av lagen om väghållningsbesvärets utgörande på landet.

(2:a avd.)

Uti en inom första kammaren väckt, till jordbruksutskottets förberedande behandling hänvisad motion, nr 102, har herr *Larson, Edward*, föreslagit, att riksdagen i anslutning till av motionären uppmärksammade förhållande måtte för sin del besluta sådana förändrade bestämmelser i lagen den 23 oktober 1891 angående väghållningsbesvärets utgörande på landet, att vid underhåll av väg också hänsyn tages till automobiltrafikens berättigade krav, och att underhållet således skall så utgöras, att trafiksäkerheten för *all* landsvägstrafik varder i görligaste grad tillgodosedd; och har motionären hemställt, att riksdagens vederbörande utskott ville formulera de ändringar av §§ 23—30 i väglagen eller andra lagrum, som för ändamålet erfordrades. Skulle emellertid ärendet icke anses så utrett, att bestämda lagändringar nu kunde föreslås och antagas, har motionären alternativt yrkat, att riksdagen måtte i skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla, att Kungl. Maj:t ville 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.

Till stöd för denna hemställan har motionären i huvudsak anfört följande:

» — — — Numera äro förhållandena på våra allmänna vägar helt förändrade genom automobilens användande, och blir det än mer allt eftersom automobiltrafiken växer. — — — 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 vägsyneförrättare, 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 tages 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 hänsynfullt framförande av automobilerna — och dessa fordringar kunna till äventyrs än mer skärpas — man kan förvänta att med automobilernas allt allmännare uppträdande å våra vägar hästarne skola visa mindre skygghet för dessa fordon, så länge icke själva vägunderhållets utgörande hänsyn tages 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. — — —»

Utskottet kan i väsentliga delar instämna i vad motionären an-
fört om den bristande trafiksäkerheten på de allmänna vägarna å
landet med hänsyn till deras byggnad och underhåll, saknaden av
varningstavlor m. m. De för närvarande rådande missförhållandena

Utskottet.

på detta område äro enligt utskottets mening delvis att tillskriva det sätt, på vilket gällande lag tillämpas. Ett noggrannare iakttagande av dess bestämmelser till trafiksäkerhetens tryggnad på de allmänna landsvägarna synes vara den första förutsättningen för en förbättring av förhållandena. Vad som därigenom kan vinnas är dock enligt utskottets förmenande icke till fyllest. Vissa av de åtgärder, som ytterligare kunna ifrågasättas, hava i nu förevarande motion antytts. Vägkommissionen har även i sitt förslag till lag om allmänna vägar på landet intagit särskilda föreskrifter i samma syfte.

Emellertid vill utskottet framhålla, att med nuvarande fördelning av väghållningstungan stora svårigheter möta att i nu ifrågasatt avseende åstadkomma mera avsevärda förbättringar, då dessa givetvis måste medföra ökade kostnader, som svårt skulle belasta redan förut hårt betungade väghållningsskyldiga. Det förslag till en genomgripande reform av hela vägväsendet på landet, som Kungl. Maj:t — på grundvalen av vägkommissionens utredning — kan komma att för riksdagen framlägga, synes därför böra avvaktas, innan till trafiksäkerhetens tryggnad i lagen införas skärpta föreskrifter i avseende å vägs byggnad och underhåll m. m. dyl.

Under återropande av vad sålunda anförts får utskottet hemställa,

att förevarande motion ej må till någon riksdagens åtgärd föranleda.

Stockholm den 12 februari 1920.

På jordbruksutskottets vägnar:

RAOUL HAMILTON.

Närvarande: Hrr greve Hamilton, Ericsson Aaby, Norin, Träff, Elisson, Ingeström, Lindskog, Flognfält, Igel, Ericsson i Arboga, Ericson i Funäsdalen och Ericson i Obergå.