

Nr 278.

Kungl. Maj:ts proposition till riksdagen med förslag till förordning om ändrad lydelse i vissa delar av förordningen den 30 juni 1916 om automobiltrafik; given Stockholms slott den 11 mars 1921.

Under åberopande av bilagda utdrag av statsrådsprotokollet över kommunikationsärenden för denna dag vill Kungl. Maj:t härmed inhämta riksdagens yttrande över det vid nämnda protokoll fogade förslag till förordning om ändrad lydelse i vissa delar av förordningen den 30 juni 1916 om automobiltrafik; och vill Kungl. Maj:t, efter mottagande av riksdagens svar, företaga den slutliga prövningen av samma förslag och förordna om författnings utfärdande i ämnet.

GUSTAF.

Walter Murray.

Utdrag av protokollet över kommunikationsärenden, hållet inför Hans Maj:t Konungen i statsrådet å Stockholms slott den 11 mars 1921.

Närvarande:

Statsministern VON SYDOW, ministern för utrikes ärendena greve WRANGEL, statsråden ERICSSON, DAHLBERG, MURRAY, ELMQUIST, MALM, BERGQVIST, HAMMARSKJÖLD, EKEBERG, HANSSON, BESKOW.

Departementschefen, statsrådet Murray, anförde:

De senare årens erfarenhet torde till fullo hava visat, att våra vägar å landet i hög grad taga skada av tung, livlig motortrafik. De

Bihang till riksdagens protokoll 1921. 1 saml. 236 häft. (Nr 278.) 1

vägar — företrädesvis i närheten av större städer — som äro utsatta för sådan trafik, kunna i allmänhet icke utan särskilda, synnerligen dyrbara åtgärder hållas i ett någorlunda gott skick. Till belysande av vilken oerhörd ökning vägunderhållskostnaderna undergått genom motortrafiken, må anföras, att i vissa kända fall den verkliga kostnaden överstiger den i väglängden upptagna uppskattade kostnaden ända till nära femtio gånger.

Ett slutligt undanröjande av berörda olägenheter torde endast kunna ske genom införandet av modernare metoder för vägunderhållet än de, som nu praktiseras. Vid ordnandet av denna fråga lärer man emellertid icke kunna bortse från att automobiltrafiken själv i viss mån bör bära de ökade kostnader för underhåll och förstärkning av vägarna, som den förorsakar. Redan på ett tidigt skede av automobilväsendets utveckling i vårt land framkom jämväl förslag i sådan riktning. Sålunda upptogs i det år 1904 av särskilda kommitterade avgivna betänkande med förslag till, bland annat, lag angående vissa bestämmelser om automobiltrafik föreskrifter om skyldighet för den, som genom livligare automobiltrafik föranledde ökad kostnad för underhåll av väg, såsom t. ex. yrkesmässigt utförd regelbunden trafik mellan tvänne orter, att bidra till vägunderhållet. På grund av åtskilliga anmärkningar, som vid granskningen av förslaget i denna del framställdes, kommo några stadganden härom emellertid icke att inflyta uti 1906 års författningar om automobiltrafik och återfinnas ej heller i nu gällande författningar i samma ämne.

Frågan om beskattning av autobiler har sedermera gjorts till föremål för en mera ingående utredning, och har vägkommissionen den 15 augusti 1920 avgivit förslag i ämnet. Detta förslag avser en beskattning av motorfordon både i stad och på landet men till förmån tills vidare endast för vägväsendet å landet. Förslaget vilar på principen, att automobiltrafiken själv skall bidra till bestridande av den merkostnad, som genom nämnda trafik uppkommer i de av den vanliga åkdonstrafiken föranledda kostnaderna för vägunderhållet.

Det sålunda framlagda förslaget är nu föremål för granskning och kan icke underställas den nu samlade riksdagens prövning. Spörsmålet om automobiltrafikens förhållande till vägunderhållet sammanhänger jämväl på det intimaste med den pågående omarbetningen av väglagen samt den utredning rörande en allmän revision av gällande bestämmelser om automobiltrafik, som verkställs av särskilda sakkunniga.

Med hänsyn till det nu anförda torde det icke låta sig göra att för närvarande framlägga förslag till mera definitiva åtgärder i förevarande avseende. Emellertid har, såsom ovan framhållits, de sista årens hastigt utvidgade motortrafik medfört, att vägarna med varje år bliva allt sämre.

Får denna trafik utan inskränkningar pågå som förut, kan det befaras, att de för den tyngsta och livligaste trafiken mest utsatta vägarna under de närmaste åren tillskyndas så gott som obotlig skada. Det har därför för mig framstått som en nödvändighet att i avvaktan på frågans definitiva lösning söka vidtaga vissa inskränkande bestämmelser i fråga om den tyngre automobiltrafiken till förhindrande av den snabbt fortgående förstörelsen av vägarna.

I nu gällande förordning om automobiltrafik hava länsstyrelserna tillerkänts befogenhet att i vissa hänseenden reglera automobiltrafiken å de allmänna vägarna inom länen till förhindrande av vägbanans förstörande eller skadande. Sålunda ankommer det på vederbörande länsstyrelse att avgöra, huruvida automobil med större hjultryck vid full last än 2,500 kilogram må framföras å allmän väg. Trafik med automobil av sådan tyngd torde dock mera sällan förekomma. Den största skadan å vägarna åstadkommes otvivelaktigt genom mindre lastautomobiler och motoromnibussar samt i yrkesmässig trafik gående personautomobiler, vilka ofta — vanligen flera gånger dagligen — befara vissa vägar eller uppehålla en större delen av dagen förekommande trafik inom ett visst nät av vägar.

Beträffande den yrkesmässiga trafiken torde på grund av stadgandet i § 20 mom. 3 i automobilförordningen i samband med trafiktillstånd föreskrifter till skyddande av vägarna åtminstone i viss mån kunna meddelas. I fråga åter om den privata trafiken torde länsstyrelserna äga föga möjligheter att ingripa. Visserligen kan länsstyrelse, när skäl därtill förefinnas, med stöd av stadgandena i § 13 mom. 2 av automobilförordningen meddela förbud mot all automobiltrafik å viss väg eller mot körning därå med automobil av viss beskaffenhet, men i motortrafikens tidsålder drar man sig gärna för en dylik åtgärd. Bättre vore otvivelaktigt att kunna tillåta trafik under vidtagande av lämpliga försiktighetsmått eller eljest under vissa garantier.

Den lämpligaste åtgärd, som för närvarande och i avvaktan på ett definitivt ordnande av automobiltrafikens förhållande till vägunderhållet torde kunna vidtagas i förevarande avseende, synes vara att utsträcka länsstyrelsernas befogenhet ifråga om automobiltrafiken å de allmänna vägarna å landet och att sålunda bereda länsstyrelserna möjlighet att i större utsträckning än nu är fallet vidtaga åtgärder till skydd för dessa vägars bestånd. Detta synes böra ske genom att i automobilförordningen uppställa skärpta krav på tillstånd från länsstyrelsernas sida för automobils framförande å ifrågavarande vägar.

Den första frågan, som härvid uppstår, är, huru långt kraven på dylikt tillstånd böra sträckas. I detta hänseende hava 1920 års automo-

bilsakkunniga yttrat sig med anledning av en till de sakkunniga överlämnad promemoria med förslag till bestämmelser i föreliggande ämne. De sakkunniga, vilka framhållit, att de ifrågasatta åtgärderna allenast måste betraktas såsom provisoriska, och förbehållit sig att i ett kommande förslag i ämnet frångå av dem nu uttalad uppfattning, hava med denna utgångspunkt uttalat, att för närvarande särskilt tillstånd ifråga om enskild automobiltrafik borde fordras allenast för automobil med hjultryck överstigande 1,000 kilogram vid full last samt då trafiken vore av mera regelbunden eller stadigvarande art. Ginge man längre, exempelvis till ett hjultryck av 700 kilogram, skulle en hel del personautomobiler samt lastautomobiler med allenast 1 à 1 1/2 tons lastningsförmåga falla under föreskriften, vilket enligt sakkunnigas mening knappast kunde vara behöfligt eller lämpligt. De sakkunniga anse vidare, att i de bestämmelser i ämnet, som kunde komme att utfärdas, hjultrycket borde betecknas såsom »verkligt hjultryck», varigenom skulle klarläggas, att beräkningar icke kunde godtagas för bestämmande av trycket, utan att därför erfordrades vägning av automobilen, såväl framdelen som bakdelen. Det högsta verkliga hjultrycket borde enligt de sakkunnigas uttalande avse såväl automobilen som densamma eventuellt tillkopplad släpvagn vid full last. De sakkunniga framhålla slutligen, bland annat, att den privata automobiltrafik, vartill tillstånd skulle erfordras, borde avse trafik å allmän väg å landet och betecknas såsom »trafik som ej är allenast tillfällig».

Den av de sakkunniga sålunda angivna begränsningen ifråga om hjultrycket finner jag väl avvägd. Därigenom torde under bestämmelserna falla trafik av den tyngd, som bör underkastas länsstyrelsernas kontroll, under det å andra sidan oskäligen hinder icke uppställas för den privata automobiltrafikens utveckling.

För att tillstånd i förevarande avseende skall erfordras bör, såsom av de sakkunniga framhållits, trafiken vara ej endast tillfällig. Härunder skulle i första hand komma att inbegripas regelbundet återkommande färder mellan vissa orter, men även körslor, som eljest vid upprepade tillfällen äga rum å samma vägsträcka eller nät av vägar, torde böra falla in under bestämmelserna. Vad man avser att reglera är icke minst den täta trafiken med lastautomobiler för utförande av varor från affärer och fabriker eller dylikt i närheten av de större städerna.

Om syftet med den nu föreslagna åtgärden skall vinnas, böra länsstyrelserna givas frihet att i samband med trafiktillståndet och efter prövning i varje fall av på frågan inverkan omständigheter föreskriva de åtgärder till förhindrande av skada å vägarna, som vid trafiken böra vid-

tagas, exempelvis ökad hjulbredd och låg maximifart, samt fastställa de villkor i övrigt, som kunna vara påkallade.

Bestämmelser av nu antytt innehåll kunna lämpligen inflyta i § 13 mom. 6 av automobilförordningen.

I samband med den sålunda ifrågasatta ändringen av nämnda förordning torde böra stadgas straff för den, som brukar automobil i trafik, vartill tillstånd enligt det föreliggande förslaget skulle erfordras, utan att dylikt tillstånd erhållits.

Beträffande den yrkesmässiga trafiken äger den myndighet, som har att meddela trafiktillstånd, att bestämma det högsta antal personer eller den största last, som vid varje tillfälle må befordras med automobilen, ävensom meddela de övriga föreskrifter, som ur trafiksäkerhetens synpunkt eller eljest må anses erforderliga. Dessa bestämmelser torde i första hand hava tillkommit med hänsyn till trafiksäkerhetens krav, men hava emellertid på sina håll även ansetts innebära en rätt för vederbörande myndighet att i samband med trafiktillståndet beakta här föreliggande synpunkter. Då emellertid just den yrkesmässiga trafiken i många fall åstadkommer den största skadan å vägarna, synes all tvekan i nämnda hänseende böra undanröjas, och har jag därför ansett en mindre omarbetning av ifrågavarande lagrum böra ske.

I enlighet med i det föregående angivna grunder har jag låtit inom kommunikationsdepartementet uppgöra förslag till förordning om ändrad lydelse i vissa delar av automobilförordningen, och torde riksdagens yttrande böra inhämtas över detta förslag.

Såsom ovan antytts, kunna de nu föreslagna bestämmelserna allenast betraktas såsom en provisorisk lösning av det föreliggande spørsmålet till förhindrande av att allt för omfattande skador genom automobiltrafiken åsamkas de allmänna vägarna. Det har emellertid synts mig vara av sådan vikt att snarast möjligt undanröja åtminstone de största olägenheterna i det nuvarande verkligt beklagliga tillståndet, att jag icke ansett mig kunna dröja med att framlägga ett förslag i ämnet i avvaktan på att frågan vinner en mera definitiv lösning.

Departementschefen uppläste härefter det ifrågavarande förslaget till förordning om ändrad lydelse i vissa delar av förordningen den 30 juni 1916 om automobiltrafik samt hemställde, att Kungl. Maj:t måtte besluta att inhämta riksdagens yttrande över ifrågavarande författningsförslag, med förklarande därvid, att Kungl. Maj:t ville, efter mottagande av riksdagens svar, företaga den slutliga prövningen av samma förslag och förordna om författnings utfärdande i ämnet.

Till denna av statsrådets övriga ledamöter biträdda hemställda behagade Hans Maj:t Konungen lämna bifall; och skulle proposition avlätas till riksdagen av den lydelse, bilaga till detta protokoll utvisar.

Ur protokollet:

Edvard Söderberg.

Förslag

till

förordning

om ändrad lydelse i vissa delar av förordningen den 30 juni 1916 om automobiltrafik.

Häri genom förordnas, att § 13 mom. 6, § 20 mom. 3 samt § 30 i förordningen den 30 juni 1916 om automobiltrafik skola erhålla följande ändrade lydelse:

§ 13.

Mom. 6. Automobil med större verkligt hjultryck vid full last än 2,500 kilogram må ej framföras å allmän väg utan särskilt tillstånd av Konungens befallningshavande i det län, där vägen är belägen. Ej heller må utan sådant tillstånd automobil framföras å allmän väg å landet, där fråga är om trafik, som ej är allenast tillfällig, samt automobilen eller densamma tillkopplad släpvagn vid full last har ett verkligt hjultryck, som överstiger 1,000 kilogram.

I samband med tillstånd till trafik, som i detta moment avses, äge Konungens befallningshavande fastställa de villkor, under vilka trafiken må äga rum.

§ 20.

Mom. 3. Myndighet, som enligt § 18 har att meddela trafiktillstånd, äger bestämma det högsta antal personer eller den största last, som vid varje tillfälle må befordras med automobilen, ävensom fastställa de villkor i övrigt, under vilka trafiken må äga rum.

§ 30.

Framföres automobil å väg, gata eller plats, varest automobilen icke må framföras,

eller brukas automobil i trafik, vartill särskilt tillstånd enligt § 13 mom. 6 erfordras, utan att dylikt tillstånd erhållits,
eller köres automobil med större hastighet än som i varje fall är medgiven,
eller brytes mot föreskrifterna i § 9 eller § 16 mom. 2, 4 eller 6, straffes den felande med böter från och med tio till och med femhundra kronor.

Har förseelse mot § 16 mom. 2 skett i syfte att förhindra automobilens igenkännande eller föreligga eljest synnerligen försvärande omständigheter, må böterna höjas intill ettusen kronor eller till fängelse i högst tre månader dömas.

Denna förordning träder i kraft den 1 juni 1921.
