

N:o 179.

Uppläst och godkänd hos Första Kammaren den 22 maj 1906.
— — — — Andra Kammaren den 23 — —

*Riksdagens skrifvelse till Konungen, i anledning af Kungl.
Maj:ts proposition angående förslag till förordning
om automobiltrafik.*

(Lagutskottets utlåtande n:o 47.)

Till Konungen.

I proposition af den 7 sistlidne mars har Eders Kungl. Maj:t velat inhämta Riksdagens yttrande öfver propositionen bilagdt förslag till förordning om automobiltrafik.

Efter fullbordad granskning af det föreliggande författningsförslaget får Riksdagen nu anföra följande.

I 1 § 1 mom. b) bestämmes, att automobil skall vara försedd med två lätt åtkomliga bromsar, af hvilka åtminstone den ena verkar direkt på drifhjulen eller med dem fast förenad skifva, och hvilka hvar för sig äro tillräckligt kraftiga att från full fart stanna automobilen inom en sträcka af tre gånger automobilens längd. Emot detta förslag har från sakkunnigt håll anmärkts, att bromsningsväglängden, som på grund af åtskilliga omständigheter icke kunde blifva konstant, ej borde vara af-

Bih. till Riksd. Prot. 1906. 10 Saml. 1 Afd. 1 Band. 42 Häft. (N:is 179—185.) 1

görande för profvet. Olämpligheten här af framträdde än mer, då bromsningsväglängden sattes i förhållande till automobilens egen längd, som kunde variera mellan 2,5 och 5 meter. En lång automobil kunde i så fall blifva godkänd, under det att en kortare med exakt samma bromsningsväglängd blefve underkänd, oaktadt den senare på grund af mindre vikt hade mindre förmåga att åstadkomma skada vid en eventuell sammanstötning. Oafsedt olämpligheten i princip af den föreslagna bestämmelsen, torde det böra påpekas, att vid en hastighet af 30 kilometer i timmen bromsningsväglängden för automobiler, kortare än c:a 4,7 meter, enligt beräkning icke kunde nedbringas till tre gånger automobilens egen längd. I en nyligen förekommande uppsats i teknisk tidskrift har ock emot bestämmelsen om bromsningsväglängden anmärkts, att den vore opraktisk och i ogynnsamma fall omöjlig att efterkomma, hvadan det vore bättre att föreskrifva möjlighet af drifhjulens ögonblickliga fastlåsning. — Riksdagen har icke velat uttala något bestämt omdöme i denna rent tekniska fråga, hvars betydelse torde i viss mån förringas, om, såsom Riksdagen här nedan vill tillstyrka, den föreslagna maximihastigheten för automobil nedsättes. Emellertid anser Riksdagen, att ifrågakvarande, af sakkunnige framställda anmärkningar böra vid förslaget slutliga behandling tagas i särskildt öfvervägande.

Då explosionsmotorer användas för driften, inträffa oupphörliga explosioner inom motorn. Därför torde föreskriften i 1 § 3 mom. att motor samt behållare och rör skola vara så beskaffade, att de ej kunna orsaka eld eller explosion, böra utbytas mot uttryck, som tekniskt riktigare återgifver den till grund för stadgandet liggande tanke, förebyggande af fara för »eld eller olyckshändelse genom explosion».

Till förekommande af menlig inverkan på vägbanan har Eders Kungl. Maj:t i 1 § 4 mom. första stycket föreslagit vissa bestämmelser om hjulringarnas beskaffenhet, och hafva i detta afseende förbjudits tvärlistor, framskjutande bulthufvuden eller andra ojämnheter på hjulringarna, dock att vintertid broddning af desamma eller andra därmed jämförliga åtgärder må äga rum. I fråga härom synes kunna ifrågasättas, om ej äfven å annan tid må kunna medgifvas, att å hjulringar med mjuk och elastisk beläggning få anbringas så kallade glidskydd, hvilka särskildt å slippriga vägar ofta torde vara behöfliga och ej kunna antagas i afsevärdare mån blifva till men för vägnas bestånd.

Vägbanans skyddande åsyftas ock med de i 1 § 4 mom. andra stycket upptagna föreskrifter om viss minimibredd på hjulringarna. Frågan om lagstadgad hjulbredd på vanliga laståtkdon är redan uppmärksammas i Riks-

dagen och har år 1904 föranledt skrifvelse i ämnet till Eders Kungl. Maj:t. I ordningsföreskrifterna för Stockholm finnas ock stadganden härom. De i förevarande förslag i nämnda hänseende för automobiler gifna bestämmelser synas Riksdagen icke vara fullt tillfredsställande, helst de innefatta lindrigare föreskrifter för automobiler än man synes ansett i allmänhet nödigt stadga till och med för vanliga arbetsåkdon. Förenämnda för Stockholm gällande bestämmelser innehålla sålunda, att hjulringar och skenor på arbetsåkdon, som tillhöra invånare i hufvudstaden och där användas till körslor, äfvensom på omnibusvagnar, förspända med två eller flera hästar, skola hafva en bredd af minst $10\frac{1}{2}$ centimeter, såframt icke hjulens »genomskärning» är minst $1\frac{1}{3}$ meter eller åkdonen hvila på ändamålsenliga fjädrar eller äro försedda med motsvarande, lika goda inrättningar. I den motion, som föranledde ofvannämnda riksdagsskrifvelse, upplystes exempelvis beträffande de allmänna vägarna inom Nordre Trondhjems amt i Norge, att vid körning af lass intill 700 kg. på hjuldon hjulskenans bredd skall vara minst 8 centimeter, att vid körning af lass, som äro tyngre än 700 kg. på hjuldon, hjulskenans bredd skall vara minst 10 centimeter, och att från förstnämnda bestämmelse undantages körning för eget behof, då lassets vikt icke öfverskrider 350 kg., samt jordbruksprodukters inbärgning. Gällande danska lag bestämmer, att automobiler, som äro afsedda till arbets- eller fraktfart eller att föra mera än sex personer, skola, om de icke äro försedda med gummihjul, hafva en hjulbredd af minst 4 tum — en dansk tum motsvarar 2,6 cm. — och att den samlade vikten icke får öfverstiga 8,000 pund (4,000 kg.) på bivägar och 12,000 pund (6,000 kg.) på landsvägar. Och i ett detta år till danska riksdagens antagande framlagdt förslag uppställes nyssnämnda fordran på 4 tum, men stadgas tillika, att, om vagnens samlade vikt öfverskrider 8,000 pund, hjulringarnas bredd skall ökas med $\frac{1}{2}$ tum för hvarje 1,000 pund, hvilken ökning dock helt eller delvis kan anbringas endast på bakhjulen, när dessa bära en större del af lasten. I viss mån torde dessa bestämmelser kunna tjäna till ledning för stadganden hos oss. Så bör enligt Riksdagens mening den totala belastningen på hvarje hjulaxel vara afgörande för hjulringarnas bredd och ej, såsom här föreslås, blott automobilens egen vikt. Det är den förra och ej ensamt den senare, som inverkar på vägnas slitning. Härvid synas emellertid automobiler med hjulringar, försedda med mjuk och elastisk beläggning, hvilkas belastning per axel uppgår till högst 750 kg., kunna undantagas från bestämmelse om viss bredd å hjulringarna. Den ringa vikten jämte ringarnas beskaffenhet torde skäligen kunna medgifva detta, För öfriga automobiler

synes däremot åtminstone en bredd af 8 cm. å hjulringarna lämpligen böra uppställas såsom minimum. När belastningen per axel öfverstiger 750 kg., bör ock ökning i hjulringarnas bredd ske i visst lämpligt förhållande till belastningens ökning.

I 5 § 2 mom. stadgas, att vid besiktningen skall undersökas, huruvida automobilen till sin beskaffenhet öfverensstämmer med de i 1 § meddelade bestämmelser samt jämväl i öfrigt är för sitt ändamål lämplig. Härmed synes dock ej vara förebyggdt, att automobilerna erhålla ett särskildt motbudande och för hästar skrämmande utseende. Riksdagen vill i fråga härom erinra, att enligt den danska lagen automobil till storlek eller utseende ej väsentligt må avvika från de för motsvarande ändamål afsedda hästfordon. Det torde således kunna ifrågasättas, att till förekommande af anmärkta förhållandet uttrycket »i öfrigt är för sitt ändamål lämplig» utbyttes mot »i öfrigt är med hänsyn till den allmänna trafiken lämplig» eller dylikt. För sådant fall böra gifvetvis motsvarande andra delar af förslaget i öfverensstämmelse härmed jämkas.

I 6 § 2 mom. föreskrifves, att igenkänningsmärke å automobil skall anbringas å sådan plats, att det lätt faller i ögonen och utan svårighet kan läsas af den, som befinner sig bakom fordonet. Men då ofta ett så placeradt märke af dammoln undanskymmes och det jämväl i öfrigt kan vara behöfligt, att äfven framifrån automobils igenkänningsmärke må vara synligt, torde det, i likhet med den danska lagens föreskrift, böra stadgas, att sådant märke skall anbringas på sådant sätt, att det utan svårighet kan läsas äfven af den, som befinner sig framför automobilen. — Höjden å bokstäfverna och siffrorna i igenkänningsmärket synes Riksdagen böra ökas från den föreslagna af 8 cm. till 12 cm., såsom redan nu är föreskrifvet i öfverståthållarämbetets ordningsföreskrifter för automobiltrafik i Stockholm. Det kan här förtjäna anmärkas, att äfven i gällande reglemente angående droskväsendet i hufvudstaden höjden på droskas nummer är bestämd till 12 cm.

Enligt 8 § får körning med automobil äga rum å hvarje allmän väg, gata eller torgplats, därest ej vederbörande myndighet annorlunda förordnat. För landet skall Eders Kungl. Maj:ts befallningshafvande äga att, där körning med automobil å viss allmän väg till följd af körbanans ringa bredd eller annat förhållande kunde medföra särskild fara eller olägenhet, meddela förbud vare sig mot all automobiltrafik å vägen eller mot körning därå med automobil af viss beskaffenhet, därvid i främsta rummet uppenbarligen åsyftats automobiler af mera betydande bredd eller vikt. I stad äfvensom köping eller municipalsamhälle, där ordningsstadgan för

rikets städer tillämpas, skulle sådant förbud meddelas i den ordning, som i nämnda stadga föreskrifves. På sätt chefen för justitiedepartementet vid ärendets behandling i statsrådet erinrat, hafva åtskilliga betänkligheter af i ärendet hörda myndigheter uttalats mot medgifvande af automobiltrafik å hvarje allmän väg. De olägenheter, som däraf kunde uppstå, hafva emellertid af Eders Kungl. Maj:t ansetts afhjälpta genom inrymande åt vederbörande myndigheter af sådan rättighet, hvarom här ofvan förmäles. Riksdagen kan icke i allo dela denna uppfattning. Till allmänna vägar hänföras såsom bekant jämväl bygdevägar. Om dessa är stadgadt, att de skola vara 3,6 meter breda. Eders Kungl. Maj:ts befallningshafvande äger dock, där för särskilda vägsträckor förhållandena sådant påkalla, medgifva, att vägen må hafva än mindre bredd — liksom Eders Kungl. Maj:ts befallningshafvande å andra sidan under vissa förutsättningar kan förordna om bygdevägs utläggande till större bredd. Enligt hvad Riksdagen inhämtat, är den vanligaste bredden af de för personbefordran här i riket brukade automobiler omkring 1,7 meter. Lastautomobiler äro i allmänhet bredare. Att låta vägar af endast 3,6 meters eller än mindre bredd befaras af sådana fordon synes Riksdagen knappast låta sig förena med nödig omtanke för öfriga vägfarandes säkerhet och tillgodoseendet af deras befogade anspråk, att vägarnas framkomlighet ej äfventyras. För-siktigheten synes ock böra bjuda att, innan mera erfarenhet vunnits, icke medgifva automobiltrafik å dylika vägar. Om därför vägar af den ringa bredd, hvarom här är fråga, måste anses olämpliga för att mottaga den vanliga automobiltrafiken, bör enligt Riksdagens åsikt deras fredande därifrån icke göras beroende däraf, att i hvarje särskildt fall förbud af myndighet meddelas, utan i författningen bör uppställas såsom allmän regel, att automobiltrafik ej å vägar med denna ringa bredd får förekomma, med Eders Kungl. Maj:ts befallningshafvande likväl lämnad rätt att för de undantagsfall, där sådant utan olägenhet kan ske, på särskild ansökan medgifva automobilfart.

Då äfven vägar af större bredd än 3,6 meter kunna vara otjänliga för automobiltrafik, bör med afseende å dylika vägar bibehållas det föreslagna stadgandet om rättighet för Eders Kungl. Maj:ts befallningshafvande att förbjuda sådan trafik af viss beskaffenhet eller af hvarje slag.

9 § innehåller ett uttalande därom att å enskild väg, som allmänneligen befares, körning med automobil är tillåten, men att Eders Kungl. Maj:ts befallningshafvande, då vägens ägare gör framställning därom, skall meddela sådant förbud, hvarom här ofvan förmäles. Detta stadgande synes Riksdagen böra utgå. Det torde nämligen med skäl kunna ifrågasättas,

huruvida här berörda förhållanden böra regleras annorlunda än i samband med föreskrifter om begagnande i allmänhet af enskilda vägar.

Författningsförslagets i 10 § inrymda bestämmelser angående högsta medgifna hastighet för automobils framförande hafva synts Riksdagen böra underkastas jämkning. Bestämmelserna äro mindre stränga och mindre betryggande för säkerheten än motsvarande föreskrifter i ett flertal utländska lagstiftningar, exempelvis den danska, sachsiska, badensiska, bayerska och italienska. Nu är det visserligen sant, att de svenska vägarne och gatorna i allmänhet äro mindre lifligt trafikerade än de vägar och gator, hvarå dessa lagstiftningar hafva tillämpning, och mindre intensiv trafik är ju i och för sig en omständighet, med stöd hvaraf större hastighet skulle kunna medgifvas. Men våra allmänna vägars och gators jämförelsevis ringa bredd och åtskilliga andra förhållanden, såsom den täta förekomsten af kuperad terräng samt — å landsbygden — af skymmande skog och krökningar af vägen, synes Riksdagen hafva bort föranleda, att afvikelser i ofvan angifna riktning från åberopad utländsk lagstiftning ej ägt rum. Å andra sidan får man ej genom alltför snäfvaste bestämmelser förhindra automobiltrafiken att tillgodogöra sig sitt förnämsta företräde framför annan skjuts, nämligen den större snabbheten, och detta desto mindre, som vådan för öfriga vägfarande af automobils större fart inom vissa gränser häfves därigenom, att detta fortkomstmedel manövreras säkrare, hastigare och smidigare än ett med dragare förspändt åkdon. Automobilväsendets utveckling kan enligt Riksdagens mening få stor betydelse för vårt land med dess vidsträckta områden utan tillräckliga förbindelser å järnväg eller vattenled, och maximihastigheten för automobil bör därför bestämmas så förmånligt, som omsorgen om öfriga vägfarande kan medgifva. Efter sakens öfvervägande från dessa synpunkter, har Riksdagen ansett sig böra föreslå följande bestämmelser, nämligen att automobil ej får framföras med större hastighet, än som motsvarar i stad, köping och annat tätt bebyggt samhälle 15 kilometer i timmen under dagsljus och 10 kilometer vid mörker eller dimma, samt annorstädes 25 kilometer i timmen under dagsljus och 10 kilometer vid mörker eller dimma. Möjligen kan framdeles, sedan större erfarenhet vunnits om automobiltrafik i vårt land och allmänheten hunnit vänja sig vid detta fortkomstmedel, hastigheten utan olägenhet bestämmas högre, än, enligt hvad nu är nämnt, Riksdagen för närvarande anser rådligt.

Enligt 11 § äger vederbörande myndighet af särskild anledning för viss väg meddela bestämmelse om inskränkning af den eljest tillåtna hastigheten. Dylik bestämmelse och förbud i särskilda fall att med auto-

mobil eller visst slag af automobil befaras väg skall enligt 12 § anslås å taflor af angifven beskaffenhet, uppsatta vid de vägar, hvarå stadgandet i fråga har afseende. En dylik anordning synes Riksdagen opraktisk. Stora delar af vårt land komma helt säkert att under lång tid fortfarande vara främmande för automobiltrafik, och en allmän föreskrift om anvisningar å taflor för denna synes vid sådant förhållande opåkallad och föranledande afsevärda onödiga kostnader för det allmänna. Saken synes Riksdagen kunna tillfredsställande ordnas på följande vis: Eders Kungl. Maj:ts samtliga befallningshafvande utfärda hvar för sitt län allmän kungörelse med uppgift — för landet samt område, som är att hänföra till stad, men icke är i stadsplanen intaget — å de allmänna vägar, som få helt eller delvis med automobil befaras, äfvensom angående förbud, som må vara i särskildt fall meddeladt mot sådan vägs befarande med hvarje eller visst slag af automobil, samt om stadgad inskränkning, beträffande vissa vägar, af eljest medgifven hastighet för automobils framförande. I början af hvarje år sammanfattas i utfärdad kungörelse på ett öfverskådligt sätt alla sådana under det nästföregående året samt förut inom länet tillkännagifna stadganden, såvidt de fortfarande äro gällande.

Utan tvifvel skola automobilklubbar eller andra intresserade draga försorg därom, att med ledning af dessa kungörelser lämpliga vägkartor med behöriga upplysningar upprättas till tjänst för automobilister; och saknaden af anslagstaflor skulle vid sådant förhållande ej bereda dessa synnerlig olägenhet. Riksdagen anser alltså, att 12 §:s bestämmelser böra utbytas mot föreskrifter om sådant förfarande, som här ofvan angifvits.

Enligt 13 § skall förare vara skyldig att på vederbörandes anmodan styrka sin behörighet. Det synes Riksdagen kunna ifrågasättas, huruvida ej uttrycket »på vederbörandes anmodan» bör utbytas mot ett annat, som tydligare angifver, hvilka vederbörande åsyftas.

Beträffande 24 § anmärker Riksdagen, att den i 4 mom. lämnade hänvisning till 5 § 2 mom. rätteligen skall vara en hänvisning till 6 § 2 mom.

Därest Riksdagens uppfattning om olämpligheten af 9 §:ns upptagande i denna förordning vinner afseende, torde i 33 § orden »dock må körning med automobil å enskild väg, där sådant ej är tillåtet, allenast af målsäganden åtalas» böra utgå.

36 § synes Riksdagen böra fullständigas i syfte, att igenkänningsmärke föreskrifves för motorcykel. Under förutsättning, att Riksdagens förslag till ändring af 8 § vinner afseende, bör vidare å 36 § lämnas sådan affattning, att denna ändring blifver utan betydelse för motorcykel,

hvilket fortkomstmedel utan olägenhet torde kunna användas äfven å vägar af mindre bredd än 3,6 meter.

Af hvad Riksdagen sålunda anfört framgår, att Riksdagen i vissa afseenden, utan att påyrka ändringar i föreslagna bestämmelser, ansett, att vid författningsförslagets slutliga redigering vissa af Riksdagen framställda erinringar böra komma under öfvervägande. I andra här ofvan angifna delar har Riksdagen åter funnit mera bestämda uttalanden böra göras och får, under åberopande af hvad Riksdagen därom anfört, hos Eders Kungl. Maj:t, anmäla, att vid granskning af förevarande förslag Riksdagen funnit skäl till följande hemställanden:

1:o) att den totala belastningen å hvar hjulaxel må vara afgörande för hjulringarnas bredd; att denna bredd bör utgöra minst 8 centimeter och vid en belastning per axel af mer än 750 kilogram ökas därutöver i visst lämpligt förhållande till belastningens ökning; samt att undantag från bestämmelse om viss bredd på hjulringar må äga rum för automobiler med en belastning af högst 750 kilogram per axel, när hjulringarna äro försedda med mjuk och elastisk beläggning;

2:o) att automobil förses med igenkänningsmärke på sådant sätt, att det utan svårighet kan läsas, såväl af den, som befinner sig bakom, som af den, hvilken befinner sig framför automobilen, samt att bokstäfverna och siffrorna i märket erhålla minst 12 centimeters höjd;

3:o) att i förordningen uppställles såsom allmän regel, att å allmänna vägar med en bredd af 3,6 meter eller därunder automobiltrafik ej får förekomma, med Eders Kungl. Maj:ts befallningshafvande likväl lämnad rätt att för de undantagsfall, där sådant utan olägenhet kan ske, på särskild ansökan medgifva automobilfart;

4:o) att bestämmelserna i den föreslagna 9 § helt må utgå;

5:o) att automobil ej må framföras med större hastighet, än som motsvarar i stad, köping och annat tätt bebyggdt samhälle 15 kilometer under dagsljus och 10 kilometer vid mörker eller dimma samt annorstädes 25 kilometer under dagsljus och 10 kilometer vid mörker eller dimma, allt i timmen;

6:o) att det i 12 § föreslagna uppsättande af anslagstaflor ej må ifrågakomma, utan ersättas med föreskrift, att Eders Kungl. Maj:ts befallningshafvande, hvar för sitt län, *dels* utfärdar kungörelse med uppgift — för landet samt område, som är att hänföra till stad, men icke är i stadsplanen intaget — å de allmänna vägar, som få helt eller delvis med automobil befaras, äfvensom angående förbud, som må vara i särskildt fall meddeladt mot sådan vägs befarande med hvarje eller visst slag af auto-

mobil, samt om stadgad inskränkning, beträffande vissa vägar, af eljest medgifven hastighet för automobils framförande, *dels ock* i början af hvarje år i utfärdad kungörelse sammanfattar på ett öfverskådligt sätt alla sådana under det nästföregående året samt förut inom länet tillkännagifna stadganden, såvidt de fortfarande äro gällande;

7:o) att, därest Eders Kungl. Maj:t godkänner den under 4:o) här ofvan gjorda hemställan, orden i 33 § »dock må körning med automobil å enskild väg, där sådant ej är tillåtet, allenast af målsäganden åtalas» må utgå;

8:o) att motorcykel må förses med igenkänningsmärke; samt

9:o) att, därest Eders Kungl. Maj:t godkänner hvad Riksdagen under 3:o) här ofvan hemställt, det vid 8 § ifrågasatta förbud mot automobiltrafik å väg af 3,6 meters bredd eller därunder icke må äga tillämpning å motorcykel.

Stockholm den 23 maj 1906.

Med undersåtlig vördnad.
