

Nr 179.

Av herr **Pålson**, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition med förslag till förordning om motorfordon m. m.

Kungl. Maj:ts till riksdagen avlämnade proposition nr 124 med förslag till förordning om motorfordon m. m. torde i åtskilliga hänseenden vara så beskaffad, att den åtminstone icke oförändrad bör av riksdagen tillstyrkas.

Förslaget har tillkommit under trycket av en i och för sig mycket berättigad reaktion mot den bilterror, som övats i stad och på land och som framträtt i särskilt motbjudande former tiden närmast efter det kristidstväanget över bilism upphört. Det kan dock i första hand ifrågasättas, huruvida ett bättre tillstånd lättare och naturligare skapas genom tillkomsten av nya lagar med en mängd nya bestämmelser än genom en skärpning av redan befintliga straffbestämmelser på området. Det förefaller mig, som om den senare utvägen skulle varit den lämpligaste och mest effektiva, isynnerhet som det framlagda förslaget visar, att den starka tekniska utvecklingen inom bilväsendet knappast ännu kan normeras genom allmänna stadganden eller lagbestämmelser, vilket å ena sidan haft till följd, att ett så fundamentalt stadgande som det, som innefattas i lagförslagets förbud mot fortkörning, knappast har utsikt att leda till beivrande, och å andra sidan förslaget vis å vis senare utvecklingsformer inom bilväsendet, såsom automobilomnibusverksamheten, långt ifrån kan sägas motsvara, vad förhållandena verkligen kräva.

Man finner sålunda, att utredningen så gott som uteslutande hänför sig till trafik med vanliga personbiler eller lastvagnar, medan trafiken med automobilomnibus ej varit föremål för större uppmärksamhet än att vederbörande statsråd på åtskilliga viktigare punkter nödgats komplettera sakkunnigeförslaget med ledning av yttranden, som efteråt inkommit.

Bland de bestämmelser i författningsförslaget, som särskilt äro ägnade att framkalla betänkligheter, är det i § 16 (sid. 18) mom. 3 upptagna stad-

Bredden på fordonen.

gandet om en högsta bredd på automobil av 210 centimeter. Det står för envar i den synnerligen viktiga gren av verksamhet på området, som representeras av yrkesmässig trafik med automobilomnibus, något så när initierad fullkomligt klart, att ett sådant stadgande skulle vara synnerligen olämpligt. Med den angivna bredden bleve det säkerligen i de flesta fall fullständigt omöjligt att med rimlig längd på vagnen — $6\frac{1}{2}$ à 7 meter — i en omnibus upptaga ett tillräckligt stort passagerareantal, 25 à 26 personer, för att med bibehållande av skälig taxa ernå ett i ekonomiskt hänseende någorlunda tillfredsställande driftsresultat. Man skulle nödgas stanna vid ett passagerareantal av 18 à 20 personer, för vilka resekostnaden följaktligen skulle bli fördyrad med minst 25 %.

För allmänheten utmed våra större vägar, där automobilomnibuslinjer äro under utveckling eller kunna tänkas uppstå, är det således ett i propositionen förbisett, ytterst viktigt intresse, att i lag ej införas bestämmelser, som onödigtvis försvåra tillkomsten av rationellt skötta trafikföretag och billiga taxor. Det är visserligen sant, att propositionen lämnar en utväg för länsstyrelserna att medgiva en större och lämpligare vagnsbredd, men det är uppenbart, att en naturlig utveckling ej bör tvingas att söka sig väg vid sidan om lagen.

De angivna olägenheterna kunna antagligen avvecklas på så sätt, att den angivna maximibredden sättes till 220 i stället för 210 cm. Härigenom skulle ernås möjlighet till placering inuti vagnen av 4 passagerare i bredd, två på vardera sidan om en tillräckligt bred mittelgång, samtidigt med att man ernådde en riktigare belastning av vagnen och, framför allt, ett bättre utnyttjande av golvytan, som i sig skulle innebära möjlighet till upptagande av större passagerareantal per vagn. Såsom exempel på hur man inom närmast intresserade kretsar uppfattar denna sak, kan anföras, att Stockholms centrala omnibusaktiebolag, som skall ombesörja trafik mellan Odenplan och Gustaf Adolfs torg genom Drottning- och Regeringsgatorna, hos överståthållareämbetet begärt och erhållit tillstånd att sätta vagnar med en bredd av 220 cm. i trafik på denna linje. Det är också uppenbart, att de ekonomiska skäl, som härvidlag varit avgörande, få anses vara utav ännu större betydelse för landsvägslinjer med likartad, men oerhört mycket mera gles trafik.

Mot den här föreslagna, obetydligt utökade bredden torde heller inga befogade tekniska invändningar kunna göras. Den i författningsförslaget upptagna bestämmelsen om högsta hjultryck av 2000 kg. behöver i alla händelser icke påverkas av ändringen, och större vägslitning, än som i förordningen tänkts, skulle icke behöva ifrågakomma.

Bland förslagets svagaste och minst genomtänkta punkter äro även de i § 3 (sid. 5) upptagna bestämmelserna om besiktningsmän. Den redan befintliga organisationen torde i allt vad som rör besiktning av vanliga personbiler och lastbiler ha fungerat på det hela taget tillfredsställande. Så är däremot icke fallet ifråga om dess inverkan på den yrkesmässiga trafiken. Här kunna tvärtom de närvarande förhållandena knappast anses ägnade att tjäna som mönster för framtiden. I många fall torde häri den förnämsta anledningen vara att söka till att så få enskilda vågat påtaga sig risken för igångsättandet av större, ordentligt skötta företag.

Besiktnings-
män.

Förslaget upptager visserligen bestämmelser, varigenom åtminstone besiktningsmännen skulle nödgas upphöra med att själva driva yrkesmässig trafikrörelse, hålla chaufförsbiler samt tillverka eller driva handel med biler, men det skulle alltjämt stå besiktningsmännen fritt att uppträda såsom förmedlare vid försäljningar, och det är tydligt, att så länge det kommer att bero av besiktningsmännen själva att välja normer och former för besiktningen, godtycke och arrogans skola ha fritt spelrum.

I förslagets § 27 (sid. 27) bör inryckas en bestämmelse av innehåll, att tillstånd till anordnande av yrkesmässig trafik ej må förvägras, om behövligheten av ny trafikled är styrkt genom uttalande från ortsbefolkningen eller någon mera avsevärd del av denna. Med ett dylikt stadgande, som ej torde kräva annan motivering än att tillkomsten av ett nytt trafikföretag i första hand bör vara avsett att tillmötesgå trafikanternas egna önskingar, skulle godtycke i vederbörande myndigheters uppfattning rörande »behövligheten och lämpligheten» av en ifrågasatt linje i avsevärd grad vara utesluten. Tillkomsten av mindre väl avvägda företag komme också att ske på de direkt intresserades egen risk.

Trafik-
till-
stånd.

Då jag således anser, att det föreliggande förslaget till förordning om motorfordon m. m., om över huvud taget ny, särskild lagstiftning på området anses lämplig och nu bör tillkomma, ej kan av riksdagen i oförändrad form tillstyrkas, föreslår jag,

Yrkande.

att vederbörande utskott måtte beakta ovan angivna synpunkter.

Stockholm den 22 mars 1923.

Jöns Pålsson.

