

Nr 276.

Av herr **Sundling**, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition, nr 124, med förslag till förordning om motorfordon m. m.

Med anledning av Kungl. Maj:ts proposition nr 124 med förslag till förordning om motorfordon m. m. får jag vördsamt väcka följande motion.

Vid automobilernas tillkomst voro vägarna goda för den dåvarande trafiken, som hade minskats genom järnvägarnas utveckling. På grund av allt för dyra järnvägsfrakter, lastnings- och lossningskostnader flyttas nu trafiken från järnvägarna åter till landsvägarna, där biltrafiken ökar enormt. Ordningsföreskrifter, som avse automobilväsendet, synas böra lämna rum för främjande av en sund och allsidig utveckling av samfärdseln med motorfordon, då densamma numera är en absolut nödvändighet. Det framlagda förslaget tager dock ej tillräcklig hänsyn till vägars och broars samt vägunderhållets nuvarande beskaffenhet, då maxihastigheten så avsevärt ökats. Väl byggda makadamiserade vägar stoppa ej för så hård biltrafik, som vi redan nu ha på vissa vägar med upp till 500 motorfordon per dag, utan nödgas man — ofta i förening med förstärkning av underbyggnaden — ersätta dessas beläggning med annan av gatsten, asfalt eller armerad betong. Genom trafikens åverkan dels slites makadamstenarna dels arbeta de mot varandra, och utfyllningsmaterialet mellan dem, grus och sand, pulveriseras samt suges upp av bilringarna och virvlas bort. De dyrbara vägbeläggningar, som användas i städerna och nu måste utsträckas även till landsbygden, hava där icke samma förutsättningar, då de sakna det sidostöd, som finnes å stadsgatorna och äro mer utsatta för frost. Det stora värde våra vägar representera är ett riksintresse att skydda och vägskattebetalare torde betänka, vilka stora värden spolieras i onödan genom okontrollerad biltrafik.

Det har företagits vissa inskränkande bestämmelser i fråga om den tyngre automobiltrafiken till »förhindrande av den snabbt fortgående förstörelsen av vägarna»; länsstyrelsernas befogethet i detta avseende har utsträckts att åtminstone vidtaga åtgärder för undanröjande av »de största olägenheterna i det nuvarande verkligt beklagliga tillståndet». Bland åtgärder att nå detta mål föreskrives exempelvis maximilast, ökad hjulbredd, låg maximifart, trafikinskränkning å vissa vägar efter dess förmåga att bära trafiken. Detta är medel som leda till målet blott de efterlevas, men däri ligger svårigheten som blir än större, sedan de nu invanda hastigheterna skola ökas och länsstyrelserna i otaliga fall och för olika vägar skola utfärda särskilda föreskrifter. Följden blir, att maximihastighet kommer att användas överallt, där risken ej är överhängande eller polis kan befaras i närheten. I städer finnes någon möjlighet att övervaka och beivra förseelse mot hastighetsbestämmelser, men man skall vara bra blind för verkligheten, om man tror, att landsbygdens ordningsmakt, med det myckna andra arbete som åligger den, skall kunna ägna denna sak någon uppmärksamhet. Svårigheterna att effektivt övervaka förordningens efterlevnad föranleda en mycket ofullständig bild av överträdelser, som i verkligheten förekomma. Om ock många undantag finnas och många bilförare måste respekteras för det sätt, varpå de framföra sina fordon, så torde dock knappast någon lag eller förordning i detta land så litet respekteras som denna.

Hastighetsbestämmelser i stad och tätt bebyggt samhälle ligga nu för personbilar upp till 20 å 30 km. per timme, vilket ock de sakkunniga stannat vid, men genom ett par reservanter har man lyckats pressa fram en ökning till 35 km., enär för låg maximisiffra »lätteligen kunde medföra att bestämmelserna i ämnet ej komma att efterlevas».

På landsbygden, där hastigheten nu föreskrives till 30 km. och vid 250 m. fri sikt upp till 40 km., har nu detta höjts till 45 km. och krav på fri sikt nedsatts till 200 meter under motivering, att »den torde tillfredsställa alla berättigade anspråk i detta hänseende från automobiltrafikanters sida utan att övriga intressen trädas för nära». Sedan bromsprov utförts, därvid det visat sig, att vid högsta fart det åtgår c:a 30 m. att inbromsa en stor personvagn, yttra de sakkunniga: »att öka hastigheten ännu mer torde dock ingalunda vara tillrådligt». Således ha vi nått yttergränsen och detta på ett allt för tidigt stadium långt innan vägar och broar blivit satta i det skick, som rimligen kan fordras för en legitim motortrafik. En av 1916 års sakkunniga yttrar, att en hastighet av 30 å 35 km. i timman är den lämpligaste för personautomobilen och den är tillräcklig för den legitima trafiken. Den ökning, som föreslagits för

lastbiltrafiken, är av ännu mer vägförstörande art och torde göra var nu aktuella vägfrågas lösning för rimliga kostnader än svårare; motsvarande nytta och värde av inbesparad tid, som skulle kunna uppväga den fördyrade väghållningen, kan ej påvisas. Den stora hastighetsökning som föreslås, då bilen kommer ut på landsbygden, synes icke vara befogad. Om någon höjning för personbilar i vissa fall kan medgivas å särdeles goda vägar, bör detta prövas av länstyrelse. Det synes dock nödigt, att länstyrelsen såväl därvid som då trafikillstånd och andra föreskrifter skola utfärdas, alltid inhämtar vägstyrelsens yttrande.

Skall tillåten hastighet vara föreskriven, böra dock åtgärder vidtagas, att den faktiskt tillämpas. Utan hastighetsmätare saknar föraren möjlighet att konstatera, med vilken hastighet han framför automobilen, det blir dunkelt vad som är tillåten hastighet och överdådig framfart. Hastigheten är huvudsakliga orsaken till att trafiken blir riskfylld, likasom den till stor del är orsaken till vägförstöringen, men risken för den oförsiktige och vårdslöse föraren att bli ertappad är synnerligen ringa. Ur lagstiftningens synpunkt måste det vara en angelägenhet, att lagen respekteras. Kontroll däröver kan ej för rimlig kostnad åstadkommas, utan att fordonen utrustas med självregistrerande hastighetsmätare eller apparat för hindrande av hastighetsgränsens överstigande. Ett villkor för obligatoriskt införande av en dylik apparat är, att den verkar fullkomligt tillförlitligt. Någon viss apparat som uppfyller detta kan möjligen ännu icke med säkerhet påvisas, men avsevärda förbättringar ha på senare tid utförts, varför det kan förväntas, att frågan snart är löst och bör då obligatoriskt användande föreskrivas.

På grund av det anförda hemställes,

att i § 2 införes: efter av Konungen meddelat förordnande hastighetsmätare av sådan beskaffenhet att därigenom kan utövas kontroll över den hastighet, varmed automobilen blivit framförd å en tillryggalagd vägsträcka;

att i § 18 ändras: Härjämte iakttages, att hastigheten aldrig må överstiga:

1) För automobil, vars alla hjul äro försedda med luft-ringar:

Km. i tim.

a) för personvagn avsedd för högst 7 personer å landsbygden i allmänhet . . . 35;

	Km. i tim.
inom stads och köpings bebyggda område ävensom inom annat tätbebyggt sam- hälle	30;
b) för lastvagn med bruttovikt ej översti- gande 2,500 kilogram	25;
c) för personomnibus och för lastvagn med bruttovikt överstigande 2,500 men ej 3,600 kilogram	20;
d) för lastvagn med bruttovikt överstigande 3,600 kilogram	15;
2) För automobil med massiva gummiringar:	
a) med en tjocklek av minst 4 centimeter	15;
b) » » » understigande 4 centi- meter	10;
3) För automobil med hjulringar av järn eller annat hårt material	10;
Mom. 3 — — — högst 25 kilometer i timman.	

Stockholm den 5 april 1923.

Ax. Sundling.