

**Nr 188.**

Av herrar Björck och Annér, *om höjning av åldersgränserna för  
erhållande av tillstånd att föra automobil och motor-  
cykel.*

Den starka ökningen av antalet motorfordon och den därav följande trafikökningen, framför allt i städer och tätorter, i vårt land under senare år ställer stora krav på motorförarnas omdömesförmåga och kunnighet och kräver ökad hänsyn till andra trafikanter. Frågor berörande motortrafiken och vad därmed sammanhänger ha också så gott som varje år i form av motioner eller interpellationer varit föremål för överläggningar i riksdagen. Man har vid dessa tillfällen framhållit önskvärdheten av skärpta bestämmelser angående körhastigheten m. m. för att förekomma olyckshändelser, vilka på sista tiden starkt ökat. Vid en interpellationsdebatt i första kammaren år 1946 framhöll friherre De Geer bl. a. följande: »Vad särskilt landsbygdsförhållandena beträffar ser man oupphörligt när man färdas fram på vägarna hur bilister, som borde ha förstånd och erfarenhet, köra på det mest orimliga sätt. De ta kurvorna felaktigt, köra i innerkurvor på ett för de mötande livsfarligt sätt och köra om andra trafikanter med fara för deras liv. Det finns många exempel härpå som man kan dra fram.»

Den som är bosatt vid någon av infartsvägarna till våra större städer, t. ex. Stockholm, har också tillfälle att så gott som dagligen konstatera, att många bilförare fara fram på ett sätt som är förenat med livsfara både för dem själva och dem som gå eller färdas på vägarna. När man så genom tidningarna tar del av de olyckshändelser, som i regel varje vecka inträffa, ser man ofta att det är yngre bilförare, som i ungdomligt överdåd och äventyrslusta göra sig skyldiga till en framfart, som ofta slutar med en katastrof både för dem själva och dem som råka komma i deras väg. Ett tragiskt exempel härpå fick man bevittna på sensommaren förlidet år, då en 18-årig yngling, som nyligen erhållit körkort, på infartsvägen till Alingsås stad med den bil han förde körde på tvenne unga människor, som skadades så svårt, att båda avledo. Vad som gjorde denna händelse ännu mera upprörande var, att vägsträckan, där olyckan skedde, var rak och med god sikt.

Att genom lagstiftning kunna komma till rätta med här påtalade förhållanden torde inte vara så lätt. Men man torde dock i någon mån kunna minska antalet av unga, oförvägna motorförare genom att höja åldersgränsen för erhållande av körkort med t. ex. två år, från 18 till 20 år. Man måste säga, att 18 år är en något för tidig ålder för att låta en ung man

eller kvinna fritt få handskas med ett på samma gång så känsligt men ändå så svårhanterligt fordon som en modern bil. Detsamma kan sägas när det gäller förandet av motorecykel, som nu enligt gällande bestämmelser får ske vid 16 år. Även här borde en höjning av åldersgränsen med minst två år kunna komma i fråga.

På grund av vad vi här anfört tillåta vi oss hemställa,

att riksdagen må besluta att i skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla om sådan ändring av gällande motorfordonsförordning kap. 6, § 18 mom. 1 och § 19 mom. 2, att åldersgränsen för erhållande av körkort för automobil höjes från 18 till 20 år och för motorecykel från 16 till 18 år.

Stockholm den 22 januari 1948.

*John Björck.*

*Wilh. Annér.*

---

### **Nr 189.**

Av herr **Elofsson, Gustaf**, och herr **Gustavson**, om skyldighet för innehavare av järnväg, som delar fastighets ägor, att hålla anordningar för övergång av järnvägen.

(Lika lydande med motion i Andra kammaren nr 319.)

Stockholm den 23 januari 1948.

*Gust. Elofsson*  
i Vä.

*John Gustavson.*

---