

## Nr 429.

Av herr Nilsson i Göteborg, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition, nr 30, med förslag till vägtrafikförordning m. m.

I 1 § 4 mom. av förslaget till vägtrafikförordning enligt Kungl. Maj:ts proposition nr 30/1951 föreskrives, att som utryckningsfordon skall räknas allenast »ambulansbil samt motorfordon, som är avsett att användas av brandväsendet vid eldfara, av brandkår för beredande av hjälp vid eller till förhindrande av olycksfall eller av polis- eller tullpersonal i brådskande tjänsteutövning».

1944 års trafikförfattningssakkunniga hade för sin del föreslagit, att till denna kategori även skulle hänföras motorfordon, som användes av »spårvägsföretag för beredande av hjälp vid eller till förhindrande av olycksfall». Departementschefen har däremot ej ansett, att sådana fordon borde få räknas som utryckningsfordon.

Med hänsyn till nödvändigheten att så snabbt som möjligt kunna ingripa vid olyckstillfällena med spårvagnar, vilka till följd av sin konstruktion och speciella utformning böra handhas av särskild personal, är det synnerligen önskvärt, att de *motorfordon* (ej spårvägsfordon i egentlig mening) med särskild utrustning, som finnas vid vissa spårvägsföretag, beredas möjlighet att komma snabbt fram till olycksplatsen. Även de speciella motorfordon för reparation av luftledningar, som spårvägs- och trådbussföretagen inneha, böra få motsvarande möjligheter att snabbt ingripa för att exempelvis förhindra olycksfall genom nedhängande ledningar. Genom att vidare spårvagnar och trådbussar äro beroende av luftledning och spårvagnarna även av spåren, innebär därjämte en uppkommen skada ofta nog hinder för efterföljande fordon och övrig gatutrafik, och snabba åtgärder äro därför önskvärda också av detta skäl för att få trafiken att åter flyta.

Liknande synpunkter böra även kunna läggas på de terränggående motorfordon, som statens järnvägar anskaffat för att möjliggöra ett snabbt ingripande vid inträffade trafikhändelser. Erfarenheterna ha visat, att dessa i många fall färdas snabbare till olycksplatsen än hjälptåg, vilkas framkomlighet kan begränsas av blockerade spår o. d.

Med åberopande av de här anförda synpunkterna får jag hemställa,

att riksdagen måtte uttala sig för införande av föreskrift om att även de här omnämnda motorfordonen få räknas som utryckningsfordon.

Stockholm den 20 februari 1951.

Olof Nilsson,  
Göteborg.