

## Nr 1118

Av herr **Werbro**, i anledning av *Kungl. Maj:ts proposition nr 160, med förslag till förordning om ändring i vägtrafikförordningen den 28 september 1951 (nr 648), såvitt avser bl. a. axeltryck, bruttovikt och fordonslängd, m. m.*

(Lika lydande med motion nr 904 i Första kammaren)

I proposition nr 160 angående förslag till förordning om ändring i vägtrafikförordningen såvitt avser bl. a. axeltryck, bruttovikt och fordonslängd, m. m. har den förändringen skett av 56 § 1 mom. b) att dragbil med släpvagn som är obromsad och uppgår till mer än 1/6 av dragbilens tjänstevikt inte får framföras med högre hastighet än 40 km/tim. Nuvarande bestämmelser innebär att i de fall släpvagnens totalvikt eller i lastat tillstånd tjänstevikt inte överstiger 1/3 av dragbilens tjänstevikt, får den framföras med samma hastighet som gäller för dragfordonet. Den föreslagna ändringen kommer att innebära svåra avbräck för vissa ägare av lättare släpvagnar — idrottsutövare inom båt- och motorsporten, lantbrukare, trädgårdsmästare, handelsresande m. fl.

Inom båtidsporten har utvecklingen under senare år medfört att man i allt större utsträckning kappseglar lättare båtar. Dessa båtar, som uppgår till ca 4 000 här i landet, transporteras i de flesta fall till tävlingar med trailer. Detta sker såväl kortare sträckor till lokalt betonade tävlingar som längre distanser till mera betydelsefulla kappseglingar. För de i internationella sammanhang viktiga klasserna utlyses varje år s. k. stortävlingar. Ett framgångsrikt deltagande i dessa stortävlingar är en förutsättning för att en rorsman skall kvalificera sig till större internationella mästerskapstävlingar. Dessa stortävlingar äger rum på skilda platser i landet från Norrbotten i norr till Skåne i söder, och deltagarna får alltså förflytta sig stora avstånd med sina båtar för att delta i dessa tävlingar.

Alla dessa lättare båtar kan med nuvarande bestämmelser transporteras på en obromsad trailer efter en vanlig personbil med tjänstevikter upp till 1 200 kg, enär totalvikten på ett sådant släpfordon icke behöver överstiga en tredjedel av dragfordonets tjänstevikt.

Skulle den tillåtna vikten på en obromsad släpvagn minskas till 1/6 av dragfordonets tjänstevikt kommer detta att medföra synnerligen allvarliga följder för seglingsidsporten och dess utövare. Att färdas längre sträckor med 40 km/tim. är uteslutet.

En typisk trailer för denna kategori båtar har låg konstruktion med små

hjul, den är lätt och precis avpassad för den båt den bär. En sådan trailer kan normalt inte förses med bromsar. För att bromstrummor skall få plats måste nämligen både hjuldiameter och spårvidd ökas och därmed trailern göras större och tyngre. Detta är omständligt och dyrbart, och det torde i de flesta fall bli fråga om att skaffa en helt ny trailer. En trailer med broms kostar ca 2 000 kr. Tusen trailers kostar 2 millioner kr., en utgift som drabbar utövarna av en redan förut dyr idrott.

I stället för en i de flesta fall lätt trailer med mycket lågt tyngdpunktsläge i lastat tillstånd får man därvid en tyngre trailer med större hjul och högre tyngdpunktsläge, en icke i alla avseenden bättre lösning ur trafik-säkerhetssynpunkt.

Det finns intet belägg för att kombinationen personbil—lätt båttrailer skulle vara särskilt trafikfarlig. Motsatsen torde tvärtom gälla för en båt som är smalare än dragbilen och som är placerad lågt på en för ändamålet avpassad lätt trailer. Såvitt jag har mig bekant har varken olyckor eller olyckstillbud med segelbåtar på trailers inträffat under de år man kan överblicka.

Genom den tekniska utvecklingen av småbåtarna och genom tillkomsten på senare år av de lätta kappseglingsklasserna har seglingsidrotten i hög grad populariserats och demokratiserats. Den nuvarande möjligheten att förflytta besättningar och båtar avsevärda distanser till olika tävlingsplatser har varit en förutsättning för detta och för höjandet av det idrottsliga utbytet av kappseglingsverksamheten. Ett tvång att även för dessa lätta transporter skaffa trailers med bromsanordningar skulle framför allt genom sina ekonomiska konsekvenser för idrottens utövare bryta denna gynnsamma utveckling.

Med ett bibehållande av den tillåtna vikten för obromsade släpfordon vid  $\frac{1}{3}$  av dragbilens vikt skulle dessa allvarliga olägenheter undvikas och den kappseglande idrottsungdomen icke drabbas av orimliga pålagor. Det torde även uppstå svårigheter att meningsfullt genomföra tävlingsprogram och bibehålla den svenska seglingsidrottens höga internationella standard om propositionens bestämmelse om maximivikten  $\frac{1}{6}$  för trailern skulle beslutas. Däremot torde 56 § 1 mom. vägtrafikförordningen, med avvikelse från propositionen, formuleras på sådant sätt, att det utan villkor om bromsanordning blir tillåtet att hålla 70 km hastighet om släpvagnens totalvikt ej överstiger  $\frac{1}{3}$  av den dragande bilens tjänstevikt och ej heller överstiger 400 kg.

Samma problem som ovan redovisats beträffande släpvagnar för båttransporter gäller även för andra slag av lättare släpvagnar, vilka användes för transporter av t. ex. tävlingsmotorcyklar, jordbruks- och trädgårdsprodukter m. m.

Under hänvisning till vad som ovan anförts får jag hemställa,

att riksdagen måtte besluta att vägtrafikförordningens 56 § 1 mom b) får följande lydelse:

56 §.

1 mom. Sådan buss — — — — i timmen.

Har till — — — — Bromsar . . . . 70.

b) en släpvagn i annat fall, än som under a) sägs, samt släpvagnen är försedd med effektiva från fotbroms eller motsvarande anordning på bilen manövrerbara bromsar eller har en totalvikt eller, när släpvagnen ej är lastad, tjänstevikt som uppgår till högst 400 kilogram och som ej överstiger en tredjedel av bilens tjänstevikt eller som uppgår till mer än 400 kilogram och ej överstiger en sjättedel av bilens tjänstevikt . . . . 70.

Stockholm den 14 november 1967

*W. Werbro (fp)*

---