

Nr 99.

Kungl. Maj:ts proposition till riksdagen angående förordning om ändrad lydelse av 23 § 2 mom. och 34 § 1 mom. vägtrafikstadgan den 23 oktober 1936 (nr 562); given Stockholms slott den 1 mars 1940.

Kungl. Maj:t vill härmed, under åberopande av bilagda utdrag av statsrådsprotokollet över kommunikationsärenden för denna dag, inhämta riksdagens yttrande över härvid fogade förslag till förordning om ändrad lydelse av 23 § 2 mom. och 34 § 1 mom. vägtrafikstadgan den 23 oktober 1936 (nr 562).

GUSTAF.

Gustaf Andersson.

Förslag

till

Förordning

om ändrad lydelse av 23 § 2 mom. och 34 § 1 mom. vägtrafikstadgan
den 23 oktober 1936 (nr 562).

Härigenom förordnas, att 23 § 2 mom. och 34 § 1 mom. vägtrafikstadgan
den 23 oktober 1936 skola erhålla ändrad lydelse på sätt nedan angives:

23 §.

2 mom. Automobil med större bredd än 220 centimeter må ej framföras å
allmän väg, gata eller annan allmän plats utan särskilt tillstånd. Detta skall
sökas hos länsstyrelsen i det län, där vägen är belägen, eller, om trafiken
skall försiggå inom viss stads område, hos polismyndigheten i staden. Där
sådant tillstånd lämnas för omnibus, skall högsta tillåtna bredden bestämmas
till 230 eller till 240 centimeter, beroende av vägens beskaffenhet.

Automobils bredd — — — och snökedjor.

34 §.

1 mom. Om till automobil kopplas fordon, må fordonen icke framföras
med högre hastighet än nedan för varje särskilt fall sägs, nämligen där till
automobilen kopplats

a) endast en släpvagn, vars totalvikt icke överstiger en tredjedel av
automobilens tjänstevikt, med samma hastighet, som är medgiven för automo-
bilens utan släpvagn;

b) endast en släpvagn, vars totalvikt överstiger en tredjedel av automo-
bilens tjänstevikt, med högst 35 kilometer i timmen;

c) två eller — — — timmen; samt

d) annat fordon — — — i timmen.

Meddelas tillstånd — — — böra ifrågakomma.

Denna förordning träder i kraft dagen efter den, då förordningen enligt
därå meddelad uppgift utkommit från trycket i Svensk författningssamling.

Utdrag av protokollet över kommunikationsärenden, hållet inför Hans Maj:t Konungen i statsrådet å Stockholms slott den 1 mars 1940.

Närvarande:

Statsministern HANSSON, ministern för utrikes ärendena GÜNTHER, statsråden PEHRSSON-BRAMSTORP, WESTMAN, WIGFORSS, MÖLLER, SKÖLD, QUENSEL, ERIKSSON, BERGQUIST, BAGGE, ANDERSSON, DOMÖ.

Departementschefen, statsrådet Andersson anför:

Jag anhåller att till behandling få upptaga fråga om vissa ändringar i 1936 års vägtrafikstadga, vilka aktualiserats på grund av nu rådande särskilda förhållanden.

I skrivelse den 13 november 1939 har statens gengasnämnd hemställt om ändring av gällande bestämmelser om största tillåtna bredd för motorfordon. I 23 § 2 och 3 mom. stadgas härom:

2 mom. Omnibus med större bredd än 220 centimeter och annan automobil med större bredd än 210 centimeter må ej framföras å allmän väg, gata eller annan allmän plats utan särskilt tillstånd. Detta skall sökas hos länsstyrelsen i det län, där vägen är belägen, eller, om trafiken skall försiggå inom viss stads område, hos polismyndigheten i staden. Där sådant tillstånd lämnas för omnibus, skall högsta tillåtna bredden bestämmas till 230 eller till 240 centimeter, beroende av vägens beskaffenhet.

Automobils bredd mätes över de längst utskjutande delarna av fordon och last, varvid dock bortses från backspegel, utfälld körriktningssvisare och snökedjor.

3 mom. Vid lämnande av medgivande eller tillstånd, som i 1 och 2 mom. sägs, skola fastställas de villkor, som kunna anses nödiga till trafiksäkerhetens främjande eller vägens skyddande.

I 33 § 1 mom. stadgas vidare, att vad som i 23 § är föreskrivet beträffande annan automobil än omnibus skall äga motsvarande tillämpning å fordon, som tillkopplas automobil.

Innan jag ingår på gengasnämndens framställning torde jag få erinra om följande:

1934 års vägtrafiksakkunniga, vilkas förslag ligger till grund för nu gällande motorfordonsförordning och vägtrafikstadga, föreslog i fråga om största tillåtna bredden för automobiler en höjning från 210 till 220 centimeter. I flertalet av de över de vägtrafiksakkunnigas förslag avgivna yttrandena lämnades förslaget i vad avser fordonsbredden utan erinran. I en del av yttrandena gjordes emellertid gällande, att en ökning av fordonsbredden vore olämplig och opåkallad. Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen förordade, att den föreslagna fordonsbredden borde gälla såvitt avsåge lastbilar endast för vägarna i södra och mellersta Sverige. Vid anmälan av frågan den 6 mars 1936 anförde dåvarande chefen för kommunikationsdepartementet, att en mycket stor del av

landets vägnät innefattade vägar med så ringa bredd, att ett framförande å desamma av fordon med en bredd av 220 centimeter syntes kunna medföra allvarliga olägenheter, icke minst från trafiksäkerhetssynpunkt. Såvitt avsåge lastautomobiler torde, uttalade vidare departementschefen, något berättigat behov av en dylik ökning knappast kunna anses föreligga. Riksdagen uttalade icke någon erinran mot det förslag, som Kungl. Maj:t framlade i anslutning till departementschefens uttalande.

I sin skrivelse har *statens gengasnämnd* anfört:

Vid av gengasnämnden hittills anordnade prov med gengasdrivna fordon har bland annat visat sig, att det, för åstadkommande av en effektiv och ändamålsenlig montering av gengasaggregat, varit förenat med svårigheter att, då aggregaten monteras, inskränka bredden å fordonet till i vägtrafikstadgan 23 § 2 mom. föreskrivna maximibredder. Vid monteringen måste nämligen hänsyn tagas till den brandrisk, som uppstår, därest aggregatet placeras för nära träkonstruktionen på fordon. Särskilt ha svårigheter i detta avseende visat sig vid montering av större aggregat på bilar, som varit i övrigt lämpliga härför. I sprängämnesinspektionens senaste anvisningar har även föreskrivits vissa anordningar, bland annat explosionsskydd, vilka torde komma att medföra viss ökning av bredden på fordonet. I allmänhet torde en maximibredd av 215 centimeter få anses tillräcklig, därest mindre, utskjutande delar såsom beslag och muttrar icke inräknas i denna bredd. I den händelse dessa skulle inräknas, torde maximibredden böra ökas till 220 centimeter.

Visserligen torde ägare av gengasdrivna fordon kunna hemställa om dispens hos vederbörande länsstyrelse i fall, då maximibredden överskridits, men då det för åstadkommande av en enhetlig tillämpning på detta område torde vara fördelaktigare, att generella bestämmelser utfärdas, får gengasnämnden hemställa, att Kungl. Maj:t måtte vidtaga ändring av bestämmelsen i 23 § 2 mom. vägtrafikstadgan såtillvida, att antingen högsta tillåtna maximibredden ökas från 210 till 220 centimeter eller utskjutande smärre delar av gengasaggregatet jämställas med i andra stycket omnämnda utrustningsdelar, i vilket fall maximibreddens ökning kan inskränkas till 215 centimeter.

Över framställningen har *väg- och vattenbyggnadsstyrelsen* i utlåtande den 4 december 1939 anfört:

I styrelsens utlåtande den 14 oktober 1935 över av 1934 års vägtrafikskunniga avgivet betänkande med förslag till motorfordonsförordning och vägtrafikstadga m. m. anförde styrelsen bland annat.

»I 23 § 2 mom. av förslaget stadgas, att 'automobil med större bredd än 220 centimeter må ej framföras å allmän väg, gata eller annan allmän plats i stad utan särskilt tillstånd'. Häremot synes intet vara att erinra vad beträffar södra och mellersta Sverige ävensom ifråga om omnibusar de fyra nordligaste länen. Vad däremot angår lastautomobiler inom sistnämnda län, synes det styrelsen, att för dessa bör fastställas en största bredd av 210 centimeter.»

Sedan styrelsens förenämnda utlåtande avgavs, hava de allmänna vägarna undergått väsentliga förbättringar, innebärande bland annat breddningar av en betydande del av vägnätet. Styrelsen anser för sin del, att hinder ur trafiksäkerhetssynpunkt icke längre föreligger mot att generellt öka den enligt gällande vägtrafikstadga största tillåtna fordonsbredden till 220 centimeter.

Enligt vad styrelsen har sig bekant, har nu gällande bestämmelse för fordonsbredden å lastautomobiler medfört betydande olägenheter vid byggande av större lastautomobiler, då denna nämligen motverkar eller försvårar strävan att för minskande av väglitningen kunna förse fordonen med dubbla bakringar av tillräcklig bredd och med lämpligt mellanrum.

På grund härav och för att tillgodose det av gengasnämnden påvisade behovet förordar väg- och vattenbyggnadsstyrelsen därför, att 23 § 2 mom. första meningen vägtrafikstadgan gives följande lydelse: »Automobil med större bredd än 220 centimeter må ej framföras å allmän väg, gata eller annan allmän plats utan särskilt tillstånd».

Gengasnämnden har vidare i skrivelse den 4 januari 1940 hemställt om viss ändring av 34 § 1 mom. i 1936 års vägtrafikstadga. I nämnda moment stadgas bland annat följande:

1 mom. Om till automobil kopplas fordon, må fordonen icke framföras med högre hastighet än nedan för varje särskilt fall sägs, nämligen där till automobilen kopplats

a) endast en släpvagn, vars totalvikt icke överstiger 350 kilogram, med samma hastighet, som är medgiven för automobilen utan släpvagn;

b) endast en släpvagn, vars totalvikt överstiger 350 kilogram, med högst 35 kilometer i timmen;

c) två eller flera släpvagnar eller endast en släpsläde, med högst 25 kilometer i timmen; samt

d) annat fordon eller mer än en släpsläde, med högst 15 kilometer i timmen eller om fordonet har hjulringar av järn eller annat hårt material, med högst 10 kilometer i timmen.

I sin skrivelse har *gengasnämnden* till en början framhållit, att sedan fabrikationen av släpfordon, varå gengasverk monterades för drift av motorfordon, nu kommit i gång, hade det visat sig, att vikterna å dessa släpfordon i flera fall komme att bliva av den storleksordning, att motorfordon, till vilka släpfordon med påmonterade aggregat kopplades, icke komme att få framföras annat än med den begränsade hastighet, som omförmäldes i 34 § vägtrafikstadgan.

Då det, uttalar nämnden, i väsentlig mån skulle verka hindrande på gengasdriftens utveckling, om nämnda bestämmelser fortfarande skulle äga bestånd, syntes det nämnden angeläget, att vissa lättnader medgaves.

Till belysande av vikterna på de släpfordon, som det vanligen torde komma att bliva fråga om, har nämnden som exempel meddelat följande uppgifter:

Tillverkare	Vikt kg.	Anm.
1. Aktiebolaget Lovén & Co., Stockholm	600	inkl. gengasverk m. m.
2. Aktiebolaget Volvo, Göteborg	95,5	» gengasverk.
3. Aktiebolaget Svenska Järnvägsverkstäderna:		
a. »Linköping»-släpvagn	250	exkl. gengasverk men med låda för 4 hl kol + 1 res. hjul och koppl. anordning.
b. typ Volvo	max. 600	inkl. gengasverk, reservbränsleförråd och full bränslebehållare.
c. » Svedlund nr 6	» 700	full bränslebehållare.
d. » Svedlund nr 7	» 950	» »

I anslutning härtill anför gengasnämnden, att därest Kungl. Maj:t skulle finna vissa lättnader påkallade, det syntes nämnden lämpligast, att dessa lättnader sattes i relation till motor- och släpfordonets inbördes viktförhållande. Därvid borde förslagsvis medgivas rätt för förare av motorfordon att framföra detta med samma hastighet, som om släpfordon icke vore tillkopplat, under förutsättning att släpfordonets vikt icke överstege $\frac{1}{6}$ av motorfordonets totalvikt, dock högst 1,000 kilogram.

Gengasnämnden hemställer, att Kungl. Maj:t måtte vidtaga åtgärder i syfte, att sådan ändring av 34 § vägtrafikstadgan åstadkommes, att motorfordon med tillkopplat släpfordon, vars vikt understiger $\frac{1}{6}$ av motorfordonets totalvikt, dock högst 1,000 kilogram, må få framföras utan annan hastighetsinskränkning än vad som framgår av 24 § vägtrafikstadgan.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen har efter inhämtande av yttrande av automobilbesiktningsmännens förening avgivit utlåtande i ärendet den 20 januari 1940.

Automobilbesiktningsmännens förening har i sitt yttrande till väg- och vattenbyggnadsstyrelsen anfört:

Släpsläde lämnas i det följande helt åsido, då enligt föreningens erfarenheter dylika släpfordon icke lämpa sig för högre farter särskilt för deras benägenhet att slänga i sidled.

Vid bestämmandet av den tyngd en bil må kunna få draga i form av släpvagn, måste ur trafiksäkerhetshänsyn tvenne synpunkter beaktas. Den första är möjligheten att bromsa det genom tillkoppling av släpvagn uppkommande tåget och den andra hänsynen till de svängningar släpfordonet kan råka i.

Vad beträffar den första synpunkten kan tillräcklig trafiksäkerhet nås på huvudsakligen två sätt. Det första är att förse samtliga släpvagnshjul med bromsar, manövrerbara i samband med den dragande bilens fotbroms och av samma effektivitet som denna. Det andra sättet är att avpassa släpvagnens vikt i förhållande till den dragande bilens förhandenvarande tyngd och beroende på detta nedbringa hastigheten i lämplig proportion för att ernå godtagbara bromssträckor med tillkopplad obromsad släpvagn.

Under förutsättning av att kopplingsanordningarna äro väl gjorda och passa väl ihop, uppstå i allmänhet inga större slängningar av släpvagnen vid farter upptill cirka 40 kilometer i timmen. Vid högre farter ökas benägenheten hos släpvagnen att slänga och detta mera ju mer kopplingarna glappa och hastigheten ökas. Sådana slängningar kunna bliva farliga, dels för att släpvagnen kan svänga ut i körbanan mot andra fordon eller i diket, dels för att släpvagnen kan kasta den dragande bilens bakhjul, så att styrningen försvåras eller omöjliggöres. Detta senare riskeras särskilt, om släpvagnen är för tung gentemot den dragande bilen.

Ovan angivna synpunkter medföra, då de vägas mot varandra, att om en generell bestämmelse skall uppgöras, man icke kan utgå från den dragande bilens totalvikt, bland annat därför att sådan vikt ej finnes fastställd för personbilar. Så har heller icke skett i nuvarande bestämmelser i vägtrafikstadgans 33 § 2 mom. Att utgå från den förhandenvarande fordonsvikten, som skett i 33 §, synes i detta sammanhang opraktiskt, då den gjorda framställningen främst berör gengasaggregat med en totalvikt, som växlar högst obetydligt. Den förhandenvarande vikten på dragbilen växlar däremot avsevärt med lasten. Bäst synes därför vara utgå från tjänstevikten, vilken är konstant. Undersökningar giva vid handen, att totalvikten på släpvagn kan sättas till $\frac{1}{3}$ av tjänstevikten, utan att trafiksäkerheten åsidosättes. Detta

skulle exempelvis innebära, att en bil med en tjänstevikt om 900 kilogram skulle få draga en släpvagn om 300 kilogram och en bil om 2,400 kilograms tjänstevikt en släpvagn om 800 kilograms totalvikt, vilket torde fylla det framställda önskemålet. Utöver sagda förhållande mellan bil och släpvagn kan man icke gå, om ej fartreduceringar samtidigt skola föreskrivas. En fartreducering synes dock icke fylla framställda önskemål.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen har i sitt utlåtande anført, att styrelsen för sin del icke hade något att erinra mot viss ändring av vägtrafikstadgan i föreslagen riktning. På av automobilbesiktningsmännens förening anförda skäl ansåge styrelsen, att viktsbegränsningen av släpfordonet borde knytas till det dragande fordonets tjänstevikt. Styrelsen funne det av föreningen föreslagna förhållandet $\frac{1}{3}$ vara lämpligt. Enligt styrelsens mening borde dock ändringen icke avse släpplådar och allenast det fall, att endast en släpvagn tillkopplades det dragande fordonet, varför bestämmelserna i 34 § 1 mom. c) och d) vägtrafikstadgan icke borde undergå ändring.

Ur synpunkten att främja en ökad användning av gengasdrivna automobiler är en ökning av den största tillåtna bredden av motorfordon av betydelse. Enligt vad gengasnämnden framhållit i sin framställning om en ökning av fordonsbredden lägger nu gällande bestämmelse i ämnet i vissa fall hinder i vägen för en ändamålsenlig montering av större gengasaggregat å automobiler, som i övrigt äro för ändamålet lämpliga. Vidare kan anföras, att en större fordonsbredd medför ökade möjligheter att förse fordonen med dubbla bakringar av tillräcklig bredd och med lämpligt mellanrum, vilket ur synpunkten att minska vägslitningen är av betydelse. Såsom väg- och vattenbyggnadsstyrelsen framhållit i sitt utlåtande över nu ifrågakvarande spörsmål hava de allmänna vägarna under de senare åren undergått väsentliga förbättringar, innebärande bland annat breddning av en betydande del av vägnätet. De skäl, som tidigare talat för att framgå med en viss försiktighet i vad avser att öka den normalt tillåtna största bredden å automobiler, torde därför numera icke vara lika vägande som förut. Av nu anförda skäl anser jag mig böra tillstyrka gengasnämndens framställning om en ökning av den största tillåtna bredden för automobil från 210 till 220 centimeter. Skulle denna ökade fordonsbredd befinnas i vissa delar av landet på grund av vägarnas och gatornas ringa bredd medföra fara ur trafiksäkerhetssynpunkt, torde det få ankomma på vederbörande myndighet att med stöd av 12 § vägtrafikstadgan utfärda inskränkande bestämmelser.

Departements-
chefen.

Såsom jag förut erinrat om medför enligt nu gällande bestämmelser koppling till automobil av en släpvagn, vars totalvikt icke överstiger 350 kilogram, icke någon inskränkning av den eljest för automobilen stadgade hastigheten. Överstiger släpvagnens totalvikt 350 kilogram, må däremot fordonskombinationen icke framföras med högre hastighet än 35 kilometer i timmen. Enligt vad gengasnämnden meddelat i sin framställning den 4 januari 1940 överstiger i åtskilliga fall sammanlagda vikten av en släpvagn och därå monterat gengasaggregat 350 kilogram. I dessa fall är sålunda den högsta

tillåtna hastigheten för fordonen endast 35 kilometer i timmen. Det torde ligga i sakens natur, att åtskilliga fordonsägare, som eljest skulle övergå till att driva sitt fordon med gengas, finna den omständigheten, att fordonen endast må framföras med en så starkt begränsad hastighet, innebära en sådan olägenhet, att de avstå från tanken på en övergång till gengasdrift. I likhet med gengasnämnden finner jag det vara av stor betydelse, att särskilt under nu rådande förhållanden motorfordon drivas med generatorgas, då så ur teknisk synpunkt är försvarligt. Med hänsyn till nu anförda förhållanden och då väg- och vattenbyggnadsstyrelsen ävensom automobilbesiktningsmännens förening förklarar sig kunna tillstyrka en uppmjukning av nu förevarande hastighetsbestämmelse anser jag mig icke böra motsätta mig en sådan ändring av 34 § vägtrafikstadgan, att gengasnämndens önskemål tillgodoses. I anslutning till vad väg- och vattenbyggnadsstyrelsen föreslagit förordar jag, att hastighetsinskränkningen göres beroende av förhållandet mellan det dragande fordonets tjänstevikt och släpfordonets totalvikt. Därest den senare icke överstiger en tredjedel av dragautomobilens tjänstevikt, skulle någon särskild, av fordonskombinationen beroende hastighetsinskränkning icke gälla. Skulle däremot släpfordonets totalvikt överstiga en tredjedel av det dragande fordonets tjänstevikt, skulle den högsta tillåtna hastigheten utgöra 35 kilometer i timmen. Jag vill i detta sammanhang framhålla, att vad jag nu förordat givetvis icke medför någon ändring av den allmänna bestämmelsen, att vid framförande av automobil hastigheten städse skall anpassas efter vad behörig hänsyn till andra vägfarande och till trafiksäkerheten kräver och nödig försiktighet bjuder.

I enlighet med vad jag i det föregående anført har inom kommunikationsdepartementet utarbetats förslag till förordning om ändrad lydelse av 23 § 2 mom. och 34 § 1 mom. vägtrafikstadgan den 23 oktober 1936 (nr 562). Förslaget torde böra underställas riksdagen för yttrande.

Jag hemställer, att Kungl. Maj:t måtte besluta

att inhämta riksdagens yttrande över här ifrågavarande förslag till förordning om ändrad lydelse av 23 § 2 mom. och 34 § 1 mom. vägtrafikstadgan den 23 oktober 1936 (nr 562).

Till denna av statsrådets övriga ledamöter biträdda hemställen behagar Hans Maj:t Konungen lämna bifall samt förordnar, att proposition av den lydelse bilaga till detta protokoll utvisar skall avlätas till riksdagen.

Ur protokollet:

Carl-Adam von Schéele.