

Nr 370

Av herr Carlsson i Stockholm m. fl., om trafiksäkerhetsbestämmelserna avseende husvagn.

(Lika lydande med motion nr 301 i Första kammaren)

Vätrafikförordningens bestämmelser om släpvagnar synes vara i behov av omprövning, särskilt när det gäller den grupp av dessa, som används för camping och som tillfällig bostad. Antalet s. k. husvagnar är i Sverige redan mycket stort och ständigt stigande. På grund av att de registreras som släpfordon utan specifikation av användningssättet är det f. n. omöjligt att få uppgift om det antal av släpvagnarna, som är typiska hus- och campingvagnar. Då man i prognoserna gällande bilismens utveckling oftast kan använda USA som förebild och antalet husvagnar där är ständigt stigande, är det troligt att utvecklingen i Sverige får samma tendens. Bland de europeiska länderna har England varit föregångare såväl i fråga om tillverkning som i bruket av husvagnar. Även i Tyskland, Belgien och Frankrike har en betydande husvagnsfabrikation varit i gång sedan flera år tillbaka.

I nämnda länder har lagstiftningen följt utvecklingen och gynnat denna. Man har ansett att husvagnen är en utomordentlig tillgång för semesterfirande och för många yrkesutövande, som för längre eller kortare tid vistas på olika arbetsplatser och genom husvagnen tillfälligt får sin bostadsfråga löst.

I Sverige är bestämmelserna för husvagnar mycket rigorösa, och någon differentiering från lagstiftningen, som gäller släpfordon använda som arbetsfordon, har icke gjorts. Icke heller har någon justering gjorts för att främja den tekniska utvecklingen, som bl. a. fört fram den automatiskt verkande s. k. påskjutbromsen, vilken ur trafiksäkerhetssynpunkt måste bedömas som mycket värdefull. Enligt VTF 56 § får fordon med släpvagn icke framföras med högre hastighet än 40 km/tim., om släpvagnens totalvikt överstiger en tredjedel av dragbilens tjänstevikt. Om släpvagnen är olastad får tjänstevikt jämföras med tjänstevikt. Om släpvagnen är försedd med effektiva från fotbroms manövrerbara bromsar, höjes tillåtna hastigheten till 50 km/tim. Automatiska s. k. påskjutbromsar inrymmes dock icke i sistnämnda bestämmelse, varför max. hastigheten trots att sådan broms är monterad är 40 km/tim.

Osmidigheten i de nuvarande bestämmelserna kan belysas av det förhållandet, att den tillåtna hastigheten kan ändras från fri fart till 40 km/tim om säkerhetsutrustning, t. ex. påskjutbromsar eller ramförstärkning på-

monteras husvagnen och tjänstevikten därvid ökas t. ex. 10 kg. Motsatta förhållandet inträffar om släpvagnen väger t. ex. 350 kg och dragbilen, vars tjänstevikt vid typbesiktning fastställts till 1 040 kg, ombesiktigas och därvid på grund av nedsmutsning eller påmontering av extra tillbehör får tjänstevikten 1 060 kg. De gällande reglerna motverkar å ena sidan en trafiksäkrare konstruktion av släpvagnen men framkallar å andra sidan laborering med dragbilens tjänstevikt, där för säkerheten helt betydelselösa åtgärder ger rätt till fri fart i stället för den hårda fartbegränsningen 40 km/tim.

Särskilt anmärkningsvärt och beklagligt är att utvecklingen av den moderna och effektiva automatiska bromsen hämmas av de svenska bestämmelserna. Enligt uppgift är den godkänd i övriga europeiska länder med stort husvagnsbestånd, och enligt den engelska tidningen *The Caravan*, där resultat från omfattande testningar redovisats, har speciellt de senaste typerna med hydraulisk verkan givit utomordentlig effekt. T. o. m. har bil med automatbromsad släpvagn visat sig ha bättre bromsegenskaper än enbart bil.

Skillnader i trafikhastigheter mellan fordon på väg är såväl hämmande för framkomligheten som vållande av ökade risker. Ett husvagnsekipage framfört med 40 km/tim på en hårt trafikbelastad väg är mycket farligt genom de stockningar och omkörningar, som ekipaget vållar. En fartökning för långsamma fordon kan därför, om den är konstruktionsmässigt väl underbyggd, ge en god trafiksäkerhetsfrämjande effekt.

Som exempel på vilka trafikregler som i andra länder gäller för husvagnsekipage kan bestämmelserna i Västtyskland anföras. Utanför tätbebyggt område får personbil med släpvagn och kombivagn med släpvagn framföras med 80 km/tim., om släpvagnen icke överskrider en för olika dragfordon fastställd vikt.

Exempel: dragbil	dragbilens tjänstevikt kg	släpvagn utan broms, vikt kg	släpvagn med broms, vikt kg
Auto Union 1000	970	485	650
DKW Junior	800	325	500
Fiat 1400	1 040	600	1 000
Fiat 1900	1 410	675	1 200
Ford Taunus 17 M	1 020	540	750
Mercedes 170-180-190	1 290	650	1 100
Opel-Olympia-Rekord	1 040	500	830
VW-Limousine	820	400	450

Genomsnittligt får släpvagnen, om den saknar broms, ha 50 % av dragbilens vikt, och, om den har broms, ha 75 % av dragbilens vikt. Som broms godkännes då även automatisk påskjutbroms. Samma hastighet, 80 km/tim., tillåtes vare sig husvagnen är bromsad eller ej, men man skiljer på tillåtna släpvnagsvikter i förhållande till dragfordonens vikt.

De nu gällande svenska bestämmelserna synes icke vara utformade på ett sådant sätt, att trafiksäkerheten och framkomligheten på väg på bästa sätt främjas. Vi anholder därför,

att riksdagen måtte i skrivelse till Kungl. Maj:t hemställa om en översyn av VTF:s bestämmelser i ifrågavarande avseende.

Stockholm den 25 januari 1962

C.-G. Enskog

Eric Nelander

C. W. Carlsson

Elias Jönsson

i Ingemarsgården