

Nr 8

Utlåtande i anledning av väckta motioner om höjning av maximihastigheten för bil med släpvagn.

Tredje lagutskottet har behandlat två inom riksdagen väckta, till lagutskott hänvisade motioner, nr 65 i första kammaren av herr *Mattsson m. fl.* och nr 102 i andra kammaren av herr *Gustavsson* i Alvesta *m. fl.*

I motionerna, som är likalydande, hemställs »att riksdagen måtte i skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla om sådan ändring från den 1 juli 1966 av vägtrafikförordningen § 56 mom. 1 b) att högsta hastighet för bil med släpvagn höjes till 70 km/tim».

Beträffande motionernas fullständiga innehåll får utskottet, i den mån redogörelse icke lämnas nedan, hänvisa till motionen II:102.

Gällande bestämmelser m. m.

Definitioner

Enligt 1 § 4 mom. vägtrafikförordningen den 28 september 1951 förstås med

släpfordon: fordon, som är byggt för koppling till bil eller traktor och avsett för bland annat person- eller godsbefordran;

släpvagn: släpfordon, som är försett med hjul eller band;

påhängsvagn: släpvagn, som är avsedd att genom kopplingsanordning, bestående av tapp med vändskiva eller därmed jämförlig konstruktion, förenas med bil eller traktor, och som är så utförd, att dess underrede (chassi) eller karosseri direkt vilar på det dragande fordonet.

Vidare förstås enligt 1 § 6 mom. vägtrafikförordningen med

släpfordons tjänstevikt: vikten av fordonet i normalt, fullt driftfärdigt skick vid användning av tyngsta till fordonet hörande karosseri;

släpfordons maximilast: den beräknade vikten av det största antal personer och den största mängd gods, varför fordonet är inrättat;

släpfordons totalvikt: summan av fordonets tjänstevikt och maximilast;

fordons bruttovikt: den vikt, som vid visst tillfälle uppbärs av fordonets samtliga hjul, band eller medar.

Bestämmelser om hastighetsbegränsning

Beträffande tillåten hastighet för bil med tillkopplat fordon gäller fr.o.m. den 1 juli 1962 (SFS 263/1962) enligt 56 § 1 mom. vägtrafikförordningen bland annat följande:

Har till bil kopplats fordon, får fordonen icke föras med högre hastighet än nedan för varje fall sägs, nämligen då fråga är om

	Hastighet km i tim.
a) en påhängsvagn samt bilens och påhängsvagnens samtliga hjul äro försedda med effektiva från fotbroms eller motsvarande anordning på bilen manövrerbara 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	50
c) en släpvagn i annat fall, än som under a) och b) sägs, samt släpvagnen har en bruttovikt icke överstigande bilens bruttovikt	40
<hr style="border-top: 1px dashed black;"/>	
g) ett eller flera fordon i andra fall, än som under a)—f) sägs	20

Har till bil kopplats endast en släpvagn, vars totalvikt icke överstiger en tredjedel av bilens tjänstevikt, må fordonet utan hinder av vad ovan stadgats föras med samma hastighet, som är medgiven för bilen utan släpvagn. Vad nu sagts om släpvagnens totalvikt skall, därest släpvagnen ej är lastad, gälla dess tjänstevikt.

Genom ovannämnda författning höjdes maximihastigheten för vissa tyngre fordon utan släp samt för sådana sammansatta fordon, som avses i 56 § 1 mom. punkt a) vägtrafikförordningen. Beträffande möjligheten att höja maximihastigheten även för andra sammansatta fordon anförde departementschefen vid förslagets framläggande bland annat (prop. 155/1962 s. 41) :

De nu framförda förslagen avser endast fordon, som föres utan tillkopplade släpfordon. När det gäller sammansatta fordon och fordonståg, måste bedömandet delvis bli ett annat. Verkställda undersökningar rörande verkningarna av en hastighetshöjning på omkörningsmöjligheter och trafikförhållanden i övrigt kan icke obetingat anses tillämpliga i fråga om mycket långa transportenheter. Kombinationer av två eller flera fordon blir enligt sakens natur otympligare att manövrera än enkla fordon, och såväl kopplingarna mellan själva fordonen som bromskopplingarna är erfarenhetsmässigt att anse som svaga punkter i konstruktionen. Det är därför icke tillrådligt att utan ytterligare undersökningar vidtaga någon generell höjning av maximihastigheten för sådana transportenheter, som består av två eller flera sammankopplade fordon. Jag anser mig dock kunna tillstyrka, att fartgränsen höjes med 10 km/tim., d.v.s. från 60 till 70 km/tim. även i fråga om bil till vilken kopplats påhängsvagn med s. k. sammanhängande bromssystem. För bil med sådan lättare släpvagn, som beskrives i 56 § 1 mom. tredje stycket vägtrafikförordningen, d.v.s. släpvagn, vars totalvikt — eller, om släpvagnen ej är lastad, dess tjänstevikt — icke överstiger en tredjedel av bilens tjänstevikt, bör fortfarande gälla samma hastighetsregler som för bilen utan släpvagn. Fartgränshöjningen för bilar utan släpfordon slår alltså här igenom. Beträffande övriga i 56 § 1 mom. vägtrafikförordningen omnämnda fordonskombinationer bör däremot frågan om hastighetshöjning få anstå i avbidan på fortsatta undersökningar, som det lämpligen torde böra uppdragas åt trafiksäkerhetsrådet att verkställa.

Tredje lagutskottet förklarade i utlåtande nr 34/1962 (s. 31) bland annat att utskottet fann det angeläget att de av departementschefen åsyftade un-

dersökningarna kommer till stånd, ehuru det varit önskvärt att ställning på en gång kunnat tagas till reformbehovet i fråga om den högsta tillåtna hastigheten för de tyngre fordonen.

Med hänvisning till vad i saken anförts i nämnda proposition och utskottsutlåtande har Kungl. Maj:t den 26 oktober 1962 uppdragit åt statens trafiksäkerhetsråd att i samråd med väg- och vattenbyggnadsstyrelsen och statens väginstitut, skyndsamt verkställa berörda undersökningar.

Enligt uppgift väntas utredningsresultaten bli redovisade inom de närmaste månaderna.

Utskottet

I vägtrafikförordningen finns bestämmelser om högsta tillåtna hastighet för vissa motorfordon och fordonskombinationer. Sålunda stadgas bl. a. att bil med påhängsvagn, vilka båda är försedda med på samtliga hjul effektivt verkande bromsar, får framföras med en största hastighet av 70 km/tim. under det att bil med släpvagn, som är försedda med motsvarande bromsar, inte får framföras med högre hastighet än 50 km/tim.

Motionärerna hemställer nu om sådan ändring från den 1 juli 1966 att högsta hastighet för bil med släpvagn höjs till 70 km/tim. Till stöd för yrkandet anføres bl. a. följande. Förevarande fordonskombinationer framförs till största delen på landets bästa vägar, som är asfaltbelagda och relativt fria från svåra kurvor. Vidare är förarna yrkesfolk, som ofta färdas samma vägar så många gånger att de väl känner till vägarnas sträckning och trafikförhållanden. Inte minst viktigt i sammanhanget är den fordons-tekniska utvecklingen som medfört att nästan alla tyngre bilar och släpvagnar av de sista fem årens modeller är utrustade med tryckluftsbromsar och servostyrning. Dessutom föreligger bl. a. obligatorisk besiktning av släpvnagskopplingarna, och för vissa fordonskombinationer krävs färdskrivare. Slutligen sägs att de större bilarnas motorer och kraftöverföring byggts så att de ger den bästa dragkraften i förhållande till bränslemängden vid en hastighet av 70 km/tim.

Genom en från den 1 juli 1962 vidtagen författningsändring höjdes maximihastigheten för vissa tyngre fordon utan släp och för sådana sammansatta fordon som består av bil jämte påhängsvagn och som är utrustade med effektiva bromsar. Beträffande övriga i vägtrafikförordningen omnämnda fordonskombinationer fick däremot frågan om hastighetshöjning anstå i avbidan på fortsatta undersökningar. Det uppdrogs åt trafiksäkerhetsrådet att i samband med väg- och vattenbyggnadsstyrelsen och statens väginstitut verkställa dessa. Då motionärernas förslag bör bedömas mot bakgrund av nämnda utredning, vars resultat avses skola publiceras inom kort, anser utskottet att något riksdagens uttalande i anledning av motionerna icke erfordras.

Utskottet får således hemställa,
att förevarande motioner, I:65 och II:102, icke måtte
föranleda någon riksdagens åtgärd.

Stockholm den 22 februari 1966

På tredje lagutskottets vägnar:

ERIK ALEXANDERSON

Vid detta ärendes behandling har närvarit:

från första kammaren: herrar Alexanderson, Svante Kristiansson,
Ebbe Ohlsson, Erik Jansson, Nils-Eric Gustafsson, Åkesson, Herbert Lars-
son och Torsten Hansson*;

från andra kammaren: herr Nyberg, fru Torbrink*, herrar Grebäck,
Hedin, Svenning, fröken Anderson i Lerum, fru Ekroth och herr From.

* Ej närvarande vid utlåtandets justering.