

## Nr 1117

Av herr **Asp m. fl.**, 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 903 i Första kammaren)

I proposition nr 160 föreslås ändringar i vägtrafikförordningen om hastighetsgränser för fordonskombinationer och införande av längdgräns för dessa. Därtill föreslås, att normerande axel- och boggietryck höjs för en anpassning till de värden, som redan bestämts för huvuddelen av vägnätet i gällande trafikföreskrifter.

Dessa nya regler för fordonskombinationernas längd och hastighet är att se som ett betydelsefullt steg mot ökad trafiksäkerhet inte blott för lätta och tunga fordonskombinationer utan för trafiken över lag.

En viss bestämd längdgräns bidrager till ett mer enhetligt bestånd för de längsta kombinationerna. Genom bestämmelsen underlättas en standardisering, som på längre sikt måste betyda bl. a. fördelar av sänkta tillverkningskostnader. Samtidigt underlättar det de trafikövervakande myndigheternas arbete. Vi finner också departementschefens förslag om längdbestämmelsen vara väl avvägt med tanke på förekommande enhetslaster, på vilka exempelvis skogsbruket baserat stora delar av sitt transport- och tillverkningsprogram. Den är likaså väl lämpad för den under utveckling varande containertrafiken.

Propositionens regleringsförslag beträffande längder och axelavstånd för de tunga fordonskombinationerna motsvaras tyvärr inte av samma goda enhetlighet och lämplighet för högsta tillåtna hastigheter.

Lastbil och påhängsvagn får nu framföras med en högsta hastighet av 70 km/tim., och tillkopplas lastbilen en släpvagn avses att samma hastighet skall gälla. Påhängsvagn med släpvagn föreslås däremot alltså få ha kvar den nu gällande hastighetsgränsen 40 km/tim.

Fördelarna av kombinationen påhängsvagn med tillkopplad släpvagn är ur många synpunkter påtagliga. En dragbil med den säkra kopplingsanordningen vändskiva och tapp, på vilken påhängsvagnen lagras, ger en smidig och följsam kombination med som regel bättre spårningsegenskaper och kurvtagningsförmåga än lastbil med släpvagn. Utvecklingen av kombinationen främjar vidare en rationell transportteknik. Dragbilen kan

tjänstgöra som dragande enhet för flera påhängsvagnar och tvingas ej till stillastående under lastning och lossning, som fallet är med en lastbil. Genom en s. k. dollykoppling kan dragbilen medföra två påhängsvagnar med möjlighet att vidarebefordra endast en av dem i speciella fall exempelvis från terminal till en mottagare i centrala stadsområden. Ingen annan fordonskombination torde besitta samma möjligheter till smidig trafikpassning. Den ger vidare ovedersägligt avgjort bästa axelfördelning för det äldre omoderna brobeståndet.

Tyvärr har utredningen ej tillräckligt beaktat denna typ av fordonskombination, eventuellt därför att transportekonomiska överväganden inte skett. Vidare synes teoretiska och praktiska prov med lätta kombinationer ha lett utredningen till slutsatser, som ej utan vidare kan tillämpas på tunga sådana. Enligt vårt förmenande måste två faktorer uppmärksammas vid val av hastighetsgräns. Den ena avser den enskilda kombinationens uppträdande i trafiken, med risker för bl. a. oberäknliga fordonsrörelser vid bromsning. Den andra är kombinationens tillåtna hastighet ställd i relation till andra fordons. Fördelar av en mera jämnflytande trafik har kraftigt understrukits av utredningen och utgör huvudmotivet för de ändrade bestämmelserna. Utredningen har konstaterat, att det finns en utpräglad tendens i riktning mot samma hastighet för alla tunga fordon, oberoende av tillåten hastighet. Detta förhållande synes självklart, eftersom det givetvis måste vara ett önskemål att inte framtvunga ett onödigt stort antal omkörningar mellan de tunga fordonen eller fordonskombinationerna. Så blir fallet om en grupp fordon hålles kvar vid en betydligt lägre hastighet än de andra.

Vi tillmäter detta stor betydelse och understryker att vi här hela tiden talat om påhängsvagn i kombination med släpvagn, med effektiva bromsar manövrerbara från förarplatsen. Skulle hastigheten ligga kvar vid 40 km/tim. orsakar ekipaget besvärande köbildningar, som man i andra fall velat undvika.

Departementschefen anför bl. a. i sitt yttrande: "Ett system med ett flertal olika gränser är otillfredsställande från övervakningssynpunkt och torde vara olämpligt från trafiksäkerhetssynpunkt."

För att departementschefens yttrande skall bli en realitet även ute på våra vägar krävs emellertid att den fordonskombination som blivit alltmer vanlig, dragbil jämte påhängsvagn och släpvagn, tillåtes framföras med samma hastighet som flertalet övriga tunga fordonskombinationer. Den likformade trafik som framstått som ett önskemål vid många trafiksäkerhetskonferenser kommer annars icke att kunna uppnås.

Följande remissinstanser har förordat 70 km/tim.: statens biltrafiknämnd, domänverket (gemensamt med Skogsbrukets motortransportkommitté), skogsstyrelsen, Sveriges bilindustri- och bilgrossistförening och Mo-

torbranschens riksförbund, Näringslivets trafikdelegation, Svenska cementföreningen, Svenska sågverksföreningars riksförbund och AB Sågverksintressenter, Svenska gruvföreningen, Sveriges redareförening, Sveriges mekanförbund, Södra Sveriges skogsägares förbund och vägplaneutredningens majoritet.

Sveriges trafikbilägares riksorganisation, Svenska vägföreningen och Motororganisationernas samarbetsdelegation har i princip samma yrkanden.

Starka trafiksäkerhetsskäl talar också för att kombinationen påhängsvagn och släpvagn får framföras med 70 km/tim. Utredning har bl. a. visat att om hastigheten ökas till 70 km/tim. sjunker totala antalet riskfyllda omkörningar med ca 50 %. Studien har gjorts vid en ökning från 50 till 70 km/tim., men effekten torde med största sannolikhet bli densamma vid ökning från 40 till 70 km/tim.

Förutom ovan nämnda skäl talar dessutom starka nationalekonomiska intressen för en höjning till 70 km/tim. 40 km/tim. är en orimligt låg hastighet, och ett eventuellt bibehållande av denna max-gräns skulle innebära miljonförluster för de industrier och trafikutövare som är beroende av och har satsat på nämnd fordonskombination. Dessutom läses utvecklingen för den mest rationella fordonskombination som finns i dag.

Vi anser att lagbestämmelser, rent allmänt, bör utformas så att rimliga förutsättningar för efterlevnad upprätthålles. Inte minst i fråga om trafiklagstiftningen torde detta vara önskvärt. Övervakningen kan endast under dessa förutsättningar få den positiva betydelse som måste vara en nödvändighet.

Med hänvisning till vad ovan anförts hemställes,

att riksdagen vid behandling av proposition 160 måtte uttala att efter b) i lagtexten till 56 § 1 mom. vägtrafikförordningen införes följande tillägg:

en påhängsvagn jämte tillkopplad släpvagn samt fordonstågets samtliga hjul äro försedda med effektiva från fotbroms eller motsvarande anordning på bilen manövrerbara bromsar . . . . . 70.

Stockholm den 14 november 1967

*Einar Asp (s)*

*B. Sundelin (s)*

*Carl-Wilh. Lothigius (h)*

*T. Fredriksson (s)*

*Einar Larsson (cp)*

*Elias Jönsson (fp)*

*Valfrid Wikner (s)*

i Borrby

i Ingemarsgården