

Nr 1119

Av herrar **Tobé och Allard**, 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 905 i Första kammaren)

I proposition nr 160 föreslås bl. a. viss ändring av vägtrafikförordningen i fråga om hastighetsgränser för s. k. lätta kombinationer.

På grund av en riksdagsskrivelse till Kungl. Maj:t år 1962 angående hastighetshöjning för bil med husvagn har denna fråga utretts av statens trafiksäkerhetsråd tillsammans med ytterligare några frågor. Resultatet av utredningen har redovisats i betänkandet "Fordonskombinationer, längder och hastigheter" (SOU 1966: 41).

I de avsnitt av betänkandet som omfattar lätta kombinationer behandlas så gott som enbart bil med husvagn. Utredningens förslag innebär för normala husvagnskombinationer en höjning av den tillåtna hastigheten från 50 km/tim. till 70 km/tim.

Som en biprodukt till denna höjning av hastighetsgränsen för husvagnskombinationer har uppkommit den situationen att t. ex. båttrailer eller lätt släpvagn för forsling av trädgårdsprodukter o. d., som nu har fri fart, föreslås få en maximifart av 40 km/tim. Detta har åstadkommits genom en fordran på bromsar på släpvagnen då släpvagnens totalvikt överstiger 1/6 av bilens tjänstevikt.

Förhållandet för dessa lätta släpfordon är det att de har hjul med liten diameter, varigenom tyngdpunkten blir låg och stabiliteten bra. Svårigheter föreligger att förse sådana hjul med effektiva bromsanordningar. Vidare håller sig dessa trailers i lastat skick inte under 1/6 av bilens tjänstevikt.

Då väg- och vattenbyggnadsstyrelsen yttrade sig om dessa frågor år 1963 föreslog styrelsen att bil med släpvagn utan bromsar skulle få framföras med en högsta hastighet av 70 km/tim. om totalvikten ej översteg 1/3 av bilens tjänstevikt. Utredningen har inte anfört något sakligt argument för sänkningen av relationen från 1/3 till 1/6. Det har ej heller påvisats att några olyckor skett med nuvarande ordning där dessa fordonskombinationer får framföras med fri fart. Några försök har ej heller redovisats i denna del.

Av propositionens redovisning av remissyttrandena framgår att endast länsstyrelsen i Stockholms län observerat frågan om båttrailers. Ett påpekande därifrån har också föranlett sådan ändring i förslaget till 56 § i vägtrafikförordningen att olastade lätta släpvagnar utan broms får framföras med hastigheten 70 km/tim.

Kappsegling med lätta båtar har blivit en stor sport i vårt land, vilket också har visat sig i internationella sammanhang. För att kunna delta i kappseglingar på olika platser är det normalt att dessa båtar särskilt på längre sträckor förflyttas på trailers efter bil. Detta har gått bra utan olyckstillbud i fri fart. Det skulle vara ett hårt avbräck för båtsporten om nu maximifarten skulle sättas till 40 km/tim. Någon bärande motivering för en sådan nedskärning av hastighetsgränsen har vi ej kunnat finna.

På grund av det anförda får vi hemställa,

att riksdagen måtte besluta att 56 § av vägtrafikförordningen utformas i enlighet med väg- och vattenbyggnadsstyrelsens år 1963 framlagda förslag så att släpvagnar utan broms med en totalvikt av högst 1/3 av bilens tjänstevikt får framföras med en hastighet av högst 70 km/tim.

Stockholm den 21 november 1967

Erik Tobé (fp)

Henry Allard (s)
