

Nr 8

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

Tredje lagutskottet har behandlat två inom riksdagen väckta, till lagutskott hänvisade motioner, nr 116 i första kammaren av herr *Larsson, Thorsten*, och herr *Tistad*, samt nr 153 i andra kammaren av herrar *Werbros* och *Larsson* i Borrbý.

I motionerna, som är likalydande, hemställes "att riksdagen måtte besluta att i skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla att, i avvaktan på att utredningen om 'Fordonskombinationers längder och hastigheter' slutföres och proposition kan framläggas, en provisorisk författning utfärdas som medger en maximal hastighet av 70 km/tim för fordon med släpvagnar som är försedda med av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen godkända bromsar och vilkas släpvagns totalvikt icke överstiger dragbilens tjänstevikt."

Beträffande motionens fullständiga innehåll får utskottet, i den mån redogörelse inte lämnas nedan, hänvisa till motionen II:153.

Gällande bestämmelser m m.

Definitioner

Enligt 1 § 4 mom. vägtrafikförordningen 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 försedd 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 utrustning m. m.

Fordon får enligt 2 § vägtrafikförordningen tagas i bruk på väg, endast om fordonet är tillförlitligt ur säkerhetssynpunkt och i övrigt lämpligt för trafik. I dessa hänseenden gäller för släpvagn vad som stadgas i 6 § vägtrafikförordningen. Släpvagn, som drages av bil, skall sålunda vara försedd med tillfredsställande kopplingsanordning (6 § punkt a). Beträffande bromsutrustning föreskrivs i punkt b) att släpvagn, som drages av bil och som är avsedd för personbefordran eller har en totalvikt överstigande 750 kg, skall vara försedd med effektiv broms, som kan manövreras från fotbroms eller motsvarande anordning på dragande bil och är så beskaffad, att släpvagnen automatiskt inbromsas vid brott på kopplingsanordningen; automatisk bromsverkan erfordras dock ej i fråga om tvåhjulig husvagn eller mindre bagagevagn, om den är försedd med tillförlitlig reservkoppling, bestående av exempelvis kedja eller ställina.

Vidare lämnas i punkterna c–f) föreskrifter rörande parkeringsbroms, ringar, belysnings- och reflexanordningar samt stänkskydd.

Enligt 6 § 1 mom, andra stycket vägtrafikförordningen får släpvagn, som skall vara försedd med broms avsedd att manövreras från dragande bil, ej kopplas till annan bil än sådan som är försedd med anordningar, vilka möjliggör tillkoppling av släpvagnens bromssystem utan menlig inverkan på bilens eget bromssystem.

Undantag från föreskrifterna om broms må enligt 6 § 1 mom. sista stycket medgivas av myndighet, som Konungen bestämmer.

Berörda bestämmelser om bromsutrustning infördes i 6 § 1 mom. vägtrafikförordningen genom författningsändring den 2 juni 1961, nr 297. Av föredragande departementschefens uttalanden (se prop. nr 130/1961 s. 10 ff) framgår, att ändringen syftat till att anpassa ifrågavarande bestämmelser efter gällande och föreslagna internationella regler, vilket i huvudsak innebar en skärpning av tidigare gällande föreskrifter om bromsutrustning på släpvagnar.

Enligt 1 § i vägtrafikungörelsen äger väg- och vattenbyggnadsstyrelsen meddela erforderliga närmare bestämmelser om bland annat fastställande av fordons vikt och maximilast samt om sättet för kopplingsanordnings fästande på bil.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen har, beträffande fastställande av maximilast och totalvikt för bostadsvagn i meddelande till besiktningsmännen år 1963 föreskrivit följande.

Bostadsvagns totalvikt skall fastställas i enlighet med föreskrifterna i 9 och 11 §§ vägtrafikungörelsen, det vill säga med stöd av intyg från chassitillverkaren om den totalvikt för vilken chassiet är byggt. Där intyg av tillverkaren om totalvikten saknas eller chassiet befinnes uppenbarligen vara byggt för annan totalvikt än den i intyget uppgivna, skall totalvikten fastställas av besiktningsmannen.

Skillnaden mellan fastställd totalvikt och fastställd tjänstevikt skall utgöra fordonets maximilast.

Därest enligt ovan fastställd maximilast understiger 100 kg + 10 kg per kvadratmeter bostadsutrymme, får fordonet icke godkännas. Med bostadsutrymme avses härvid produkten av karosseriets största utvändiga längd- och breddmått.

Bestämmelser om begränsning av draget fordons bruttovikt m. m.

Enligt 55 § 1 mom. första stycket vägtrafikförordningen får av bil eller traktor icke dragas mer än två för koppling till bil eller traktor byggda fordon eller ett fordon av annat slag. Draget eller dragna fordons bruttovikt eller sammanlagda bruttovikt får icke uppgå till mer än två gånger det dragande fordonets bruttovikt.

Från denna allmänna regel göres i lagrummets andra stycke vissa undantag, avseende såväl antalet dragna fordon som dessas bruttovikt.

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 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.

Med stöd av kungörelsen den 8 mars 1963 (nr 38) om undantag rörande vissa släpvnagnar från 6 § 1 mom. och 56 § 1 mom. VTF gäller en högsta tillåten hastighet av 50 km/tim. för tvåhjulig släpvagn med en totalvikt ej överstigande 1 500 kg och som utrustats med påskjutsbroms av typ som godkänts av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen. Är vikt- eller bromskraven ej uppfyllda, gäller lägre maximihastighet.

I efterföljande tabell har intagits vissa gällande, *utländska* bestämmelser om maximihastighet beträffande lätta fordonskombinationer.

Land	Högsta tillåten hastighet (km/tim)	Anm.
Belgien	—	Överstiger kombinationens totalvikt 5 ton, är hastigheten begränsad till 60 km/tim
Danmark	60	
Finland	70	På motorväg är hastigheten begränsad till 80 km/tim
Frankrike	—	
Nederländerna	—	Överstiger släpvagnens hjultryck 375 kg, är hastigheten begränsad till 60 km/tim (80 km/tim på motorväg)
Norge	60	
Schweiz	80	Överstiger släpvagnens vikt 1 000 kg, är hastigheten begränsad till 60 km/tim
Storbritannien	64	
Västtyskland	80	

Tidigare behandling av frågan

Vid 1962 års riksdag väcktes motionerna I:301 och II:370 vari begärdes en översyn av vägtrafikförordningens bestämmelser om släpvagnar i syfte främst att höja gällande fartgränser för bil med tillkopplad husvagn.

I sitt av riksdagen godkända utlåtande nr 38 uttalade tredje lagutskottet följande:

Behovet av den begärda översynen vitsordas av flertalet remissinstanser. Svenska ledamöterna av Nordisk vägtrafikkommitté har vidare i sitt remissyttrande över motionerna anfört att de i samband med upprättandet av förslag till gemensamma nordiska trafikregler avser att aktualisera frågan om särbestämmelser för husvagnar. Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen har förklarat sig avse att för Kungl. Maj:ts prövning framlägga ett förslag om ändrade hastighetsbestämmelser för släpvagnar, sedan en inom styrelsen pågående utredning i saken slutförts.

I sitt av riksdagen godkända utlåtande nr 34/1962 har utskottet uttalat att en måttlig höjning av maximihastigheten för vissa tyngre fordon synes kunna ske. Till stöd härför har utskottet bl. a. åberopat den successivt höjda standarden på vägnätet samt den ökade tillförlitligheten hos styr- och bromsutrustning på de fordon, som tillverkats under senare år. Utskottet har vidare anfört att man självfallet inte bör bibehålla en större restriktivitet än som verkligen kan anses praktiskt betingad, då risk eljest föreligger att respekten för och därmed också efterlevnaden av föreskrifterna minskar. Utskottet har därför funnit det önskvärt att hastighetsreglerna successivt anpassas till den fortgående utvecklingen på bl. a. det fordonstekniska området. Mot bakgrunden av vad sålunda uttalats och med beaktande av vad som i aktuellt hänseende anförts i motionerna och i remissyttrandena finner utskottet att den översyn, varom motionärerna hemställt, bör komma till stånd.

Under hänvisning till behovet av ytterligare trafiktekniska undersökningar beträffande de tyngre lastfordonskombinationerna undantogs visserligen ——— flertalet kombinationer av två eller flera fordon från den i utlåtandet 34/1962 behandlade hastighetshöjningen. Enligt utskottets mening kan det emellertid inte anses påkallat att spørsmålet om hastighetshöjning för bil med tillkopplad husvagn avgöres samtidigt med frågan om maximifarten för de tyngre lastfordonskombinationerna. Det är där-

för utskottets förhoppning att den av motionärerna väckta frågan snarast bringas till sin lösning.

I skrivelse till Kungl. Maj:t (rskr. nr 361) gav riksdagen Kungl. Maj:t till känna vad utskottet anfört.

Offentlig utredning

Genom beslut den 26 oktober 1962 och den 19 december 1963 uppdrog Kungl. Maj:t åt statens trafiksäkerhetsråd att i samråd med väg- och vattenbyggnadsstyrelsen och statens väginstitut undersöka verkningarna av hastighetshöjning för vissa fordonskombinationer och genom undersökningar belysa frågan om inverkan på trafiksäkerheten av fordons och fordonstågs längd samt att till Kungl. Maj:t inkomna med resultat av utförda undersökningar ävensom rådets yttrande i berörda frågor.

Trafiksäkerhetsrådet avgav föregående år betänkande i ämnet, "Fordonskombinationer, längder och hastigheter" (SOU 1966:41).

Inom utredningens ram har trafiksäkerhetsfaktorer och olyckor på området inventerats samt studier verkställt av bl. a. hastigheter, omkörningsmöjligheter, kördynamik, bromsförmåga och dynamisk stabilitet vid bromsning.

Vad gäller behovet av bromsar fastslås i betänkandet att bromsar fordras för alla släpfordon vars totalvikt överstiger en sjättedel av dragfordonets tjänstevikt (s. 216).

Utredningen sammanfattar beträffande de lätta fordonskombinationerna sina överväganden och förslag på följande sätt (s. 53—54):

Studier av omkörningsmöjligheter för lätta fordonskombinationer har visat att man ej bör utföra accelererande omkörningar med dessa kombinationer vid en hastighet av omkring 70 km/tim. eller däröver samt att dragfordonet i en lätt fordonskombination bör uppfylla krav på motorstyrka som är beroende av bl. a. kombinationens vikt.

Studier av körhastighetens inverkan på en lätt fordonskombinations kördynamik har gett vid handen att en lämpligt dimensionerad fordonskombination har tillfredsställande dynamisk stabilitet även vid hastigheter över 100 km/tim. samt att i ogynnsamma fall dynamisk instabilitet kan erhållas vid en hastighet understigande 70 km/tim.

Av utförda fältförsök och teoretiska studier framgår att en fordonskombination med lämpligt anpassat bromssystem har tillfredsställande bromsförmåga. Om vid bromsning instabilitet på grund av hjullåsning erhålles, är dock en fordonskombination en större trafikolycksfallsrisk än ett ensamt fordon. Fällknivsverkan hos fordonskombinationer utbildas mycket snabbt och är svår att bemästra. Svårigheten ökar med ökande färdhastighet. Med hänsyn till detta bör fri fart ej tillåtas för någon typ av fordonskombinationer. En bedömning av utförda bromsprov och teoretiska beräkningar ger vid handen, att vid normalt vägslag och under förutsättning, att släpfordonet är försett med bromsar eller har en totalvikt som ej överstiger en sjättedel av bilens tjänstevikt, *50 km/tim. är en säker hastighet, 70 km/tim. är en godtagbar hastighet och 90 km/tim. är en inte rekommendabel hastighet.*

Lätta fordonskombinationer utgöres till övervägande del av husvagn som kopplats

till personbil. Antalet dylika kombinationer har de senaste åren ökat kraftigt och det måste därför anses vara av stor betydelse att bestämmelser rörande de lätta fordonskombinationernas hastighet anpassas till en nivå där trafiksäkerheten inte efter-sättes.

Av utförda studier och praktiska prov framgår visserligen att en fordonskombination är en större trafikrisk än det ensamma dragfordonet. Det torde emellertid kunna anses klarlagt att man genom lämpliga krav, vilkas uppfyllande bör kontrolleras vid besiktning, kan säkerställa tillräckligt goda köregenskaper hos den lätta fordonskombinationen för att en måttlig höjning av de nuvarande hastighetsgränserna skall kunna motiveras.

Det nu anförda föranleder utredningen att beträffande lätta fordonskombinationer föreslå en enhetlig högsta tillåten hastighet av 70 km/tim., under förutsättning att de uppfyller vissa villkor rörande dynamisk stabilitet samt att släpvagnen antingen är utrustad med effektiva bromsar eller har en totalvikt som ej överstiger en sjättedel av bilens tjänstevikt. Föreligger inte nämnda förutsättningar, föreslås kombinationen få framföras med högst 40 km/tim. eller den lägre, högsta tillåtna hastighet som enligt gällande bestämmelser är föreskriven för den aktuella fordonskombinationen.

En konsekvens av utredningens förslag blir att bestämmelsen i 56 § 1 mom. sista stycket VTF, som medger möjlighet till fri hastighet bl. a. när släpvagnens totalvikt ej överstiger en tredjedel av bilens tjänstevikt, inte längre bör bibehållas. Utredningen föreslår därför att nämnda stadgande utgår. Med hänsyn till framkomna undersökningsresultat, varav bl. a. framgår att 90 km/tim är en ej rekommendabel hastighet, anser utredningen skäl inte föreligga att föreslå högre maximihastighet på motorväg än på annan väg.

Betänkandet remissbehandlas f. n. Remisstiden har med hänsyn till frågans komplicerade art inte kunnat utmätas kortare än till den 1 maj 1967. Förslag i ämnet kommer därför inte att kunna föreläggas riksdagen under vårsessionen. Förslag kommer emellertid därefter att snarast möjligt framläggas. (Se interpellations svar i första kammaren den 26 januari 1967 i fråga om nya hastighetsbestämmelser för husvagnar m. m.)

Motionerna

Motionärerna framhåller att föreskrivna hastigheter för ett husvagnsekipage medverkar till att de utgör en effektiv propp i trafiken. Det är, säger motionärerna, inte möjligt, för att få en vagn godkänd för fri hastighet, att bygga en trafiksäker husvagn så lätt att dess totalvikt understiger 1/3 av bilens tjänstevikt. Till husvagnens tjänstevikt skall ju enligt väg- och vattenbyggnadsstyrelsens anvisningar som last tilläggas en vikt av 100 kg + 10 kg per m² husvagnsarea. Med en bil vägande 1 000 kg och husvagn på 6 m² skulle således husvagnen endast få väga (1 000/3 = 333 kg) 333—100—60 = 173 kg. Detta torde vara helt omöjligt, om man skall erhålla tillfredsställande hållfasthet. Skulle husvagnsfabrikanternas strävan gå ut på att följa den förordningens inriktning, skulle dessa fordon innebära en stor trafikfara.

Motionärerna fortsätter:

Genom väg- och vattenbyggnadsstyrelsens försorg skall numera alla bromssystem vara typgodkända. Provingar utförs av statens hantverksinstitut. Det kan därför sägas att husvagnsbromsarna i dag är verkligt effektiva. Det har visat sig att bil med påkopplad husvagn stannar med kort bromssträcka.

Då man tidigare tagit ställning till denna fråga har man kopplat samman husvagnsbestämmelserna med frågan om "fordonskombinationers längder och hastigheter", som rör i huvudsak "långtradare". Husvagnsdelen utgör där endast en ringa del och borde därför helt kunna frikopplas från denna fråga.

De svenska husvagns- och släpvagnsägarna ligger i en speciell strykclass i jämförelse med övriga länders i Europa.

Den svenska husvagnsindustrien har de senaste åren kvalitativt nått en mycket framskjuten position. Motororganisationer och väg- och vattenbyggnadsstyrelsen har lagt ned ett omfattande arbete på att skapa trafiksäkra husvagnar med god väghållning och goda bromsar. Sverige torde i dagens läge vara det land i Europa som kommit längst vad gäller elektriska bromsar för husvagnar. Det är därför orimligt att vi skall bibehålla de nuvarande hastighetsbestämmelserna för denna fordonstyp.

Utskottet

Enligt vägtrafikförordningen gäller för bil med husvagn som släpfordon en maximihastighet av 50 km/tim. om husvagnen är försedd med effektiva bromsar av visst slag, samt en maximihastighet av 40 km/tim. om husvagnen saknar sådana bromsar och har en bruttovikt som inte överstiger bilens bruttovikt. Om husvagnens totalvikt inte överstiger en tredjedel av bilens tjänstevikt, får dock fordonen föras med samma hastighet som är medgiven för bilen utan släpvagn. Uppfylls inte något av dessa villkor gäller en maximihastighet av 20 km/tim.

I ett nyligen framlagt betänkande om fordonskombinationers längder och hastigheter föreslås såvitt gäller lätta fordonskombinationer, dit bilar med husvagnar hänförs, en enhetlig högsta tillåtna hastighet av 70 km/tim. under förutsättning att de uppfyller vissa villkor rörande dynamisk stabilitet samt att släpvagnen antingen är utrustad med effektiva bromsar eller har en totalvikt som inte överstiger en sjättedel av bilens tjänstevikt. Föreligger inte dessa förutsättningar föreslås med visst undantag en maximihastighet av 40 km/tim.

I avvaktan på att proposition i ämnet framläggs yrkas i motionerna att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t hemställer om att en provisorisk författning utfärdas som medger en maximihastighet av 70 km/tim. för fordon med sådana släpvagnar som är försedda med godkända bromsar och som har en totalvikt ej överstigande dragbilens tjänstevikt.

Nyssämnda betänkande remissbehandlas f. n. Remisstiden är satt till den 1 maj i år. Proposition i ämnet avses därefter snarast möjligt, dock ej under vårsessionen, föreläggas riksdagen. Vid sådant förhållande finner utskottet — som anser att prövningen av utredningsförslaget och däröver avgivna remissutlåtanden inte bör

föregripas — skäl ej föreligga att hos Kungl. Maj:t hemställa om att en provisorisk författning utfärdas i avvaktan på den väntade propositionen.

Utskottet får därför hemställa,

att motionerna I: 116 och II: 153 icke måtte föranleda någon riksdagens åtgärd.

Stockholm den 21 februari 1967

På tredje lagutskottets vägnar:

ERIK ALEXANDERSON

Vid detta ärendes behandling har närvarit:

från *första* kammaren: herrar Alexanderson, Svante Kristiansson, Knut Johansson, Ebbe Ohlsson, Erik Jansson, Åkesson, Torsten Hansson* och Fälldin.

från *andra* kammaren: herrar Johansson i Torp, Nyberg, Grebäck, Hedin, Persson i Tandö, Sundelin, Åberg* och Hugosson.

* Ej närvarande vid utlåtandets justering.