

**Nr 220.**

Av herr **Herou m. fl.**, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition, nr 99, angående förordning om ändrad lydelse av 23 § 2 mom. och 34 § 1 mom. vägtrafikstadgan den 23 oktober 1936 (nr 562).

I proposition nr 99 har Kungl. Maj:t ställt sig välvillig till tanken att genom ändrad lydelse av vägtrafikstadgan popularisera användningen och gynna tillverkningen av gengasbilen. Kungl. Maj:ts förslag innebär dock endast bättre och vidgade möjligheter för montering av gengasaggregat, varigenom person- och andra lättare bilar vinnas för gengasdrift. Förslag till underlättande av gengasbilens användning i den tyngre trafiken i det fall, då släpvagn är kopplad till lastbilen, saknas i propositionen.

Lastbilen med till denna kopplad släpvagn har under de senaste åren vunnit alltmer ökad användning inom industrien och särskilt har den blivit ett smidigt och livligt uppskattat redskap i skogsbrukets tjänst.

Sedan någon tid pågå vidsträckt undersökningar för att utbyta bensinen mot gengas. Erfarenheten därvid visar, att gengasen ej ger motorn erforderlig acceleration, varigenom gengasbilen med full last blir en dålig backtagare. Nu gällande fartbegränsning, 35 kilometer i timmen, äventyrar gengasens användning i den tyngre lastbilstrafiken, då denna ovillkorligen kräver det extra tillskott av levande kraft, som den högre hastigheten ger, för tagning av på våra landsvägar vanligast förekommande backarna och stigningarna.

Även vid drift med bensin är en uppmjukning av gällande hastighetsinskränkning för lastbil med tillkopplad släpvagn av stor, ja, kanske avgörande betydelse. Tidsstudier visa, att en maximihastighet av 35 kilometer i timmen ger en medelhastighet av 20 à 25 kilometer i timmen och att det är svårt för att inte säga omöjligt att i praktiken framföra fordonet under sådana förutsättningar. Därför frestas dessa bilförare att bli lagbrytare, och stadgandet kan avtrubba respekten för gällande lag och förordning. Den låga hastigheten framtvingar även onormal körning på växel, vilket har en starkt stegrande inverkan på bensinåtgången. Den mest ekonomiska hastigheten för en lastbil anses vara 45 kilometer i timmen.

Då nu anordningarna för koppling av släpvagnen till det dragande fordonet efter hand så fulländats, att tredubbel säkerhet anses föreliggande, torde trafiksäkerheten ej åsidosättas, därest släpvagnen förses med effektiv bromsanordning.

Tidsläget kräver, att lastvagnen, personalen och bränslet till fullo utnyttjas. Den hämsko gällande maximigräns utgör mot utvecklingen samt mot rationalisering och effektivisering av driften bör hävas eller lindras.

Med instämmande med Kungl. Maj:t i övrigt och under åberopande av vad här ovan anförts få vi hemställa,

att riksdagen måtte besluta följande ändring av vägtrafikstadgan 34 § 1 mom.

a och b) endast en släpvagn, därest släpvagnen försetts med effektiv bromsanordning, med samma hastighet, som är medgiven för automobilen utan släpvagn.

-----

Stockholm den 29 mars 1940.

*Viktor Herou.*

*Gust. Pettersson*  
i Hällbacken.

*Per Persson,*  
Norrby.

*J. H. Johansson*  
i Norrfors.

*Jonas Eriksson,*  
Frägsta.

*And. Hilding.*

*Arv. Olsson.*

---