

Nr 160.

Av herrar **Tamm** och **Sundberg**, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition 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 för riksdagens prövning framlagt förslag om viss ändring av 34 § av vägtrafikstadgan den 23 oktober 1936. Förslaget syftar väsentligen på att skapa vissa tekniska förutsättningar för övergång till gengasdrift vid personbilar. En sådan övergång kräver i allmänhet, att gasgeneratorn monteras på en släpvagn efter bilen. Denna lösning omöjliggöres emellertid f. n. av bestämmelsen i vägtrafikstadgans 34 §, att om släpvagnens totalvikt överstiger 350 kg., så får maximala hastigheten ej överstiga 35 km. i timmen. Då släpvagn med påmonterat generatoraggregat vanligen har en totalvikt större än 350 kg. och då det får förutsättas, att personbilägarna ej frivilligt nedskära sin tillåtna maximalhastighet till 35 km., så blir berörda bestämmelse prohibitiv mot gengasdrift å personbilar.

För undanröjande av denna olägenhet föreslås nu i propositionen en ny distinktion av de fall, då bil med släpvagn icke är underkastad annan fartrestriktion, än som i varje fall gäller för själva bilen, samt de fall då bil med släpvagn ej får framföras snabbare än 35 km. Den nya distinktionen har formulerats så, att om släpvagnens totalvikt (med eller utan last) överstiger en tredjedel av den dragande bilens tjänstevikt, så skall berörda fartrestriktion gälla; eljest icke.

Vi finna den föreslagna författningsändringen välmotiverad samt ägnad att stimulera intresset för gengasdrift. Emellertid påkallar det i propositionen framlagda förslaget uppmärksamheten på ett annat motortransportproblem, som i nuvarande läge kanske är av ännu större vikt och som enligt vårt förmenande i detta sammanhang bort bringas till en lösning. Vi syfta på de för lastautomobil med släpvagn (och även s. k. semi-trailer, som författningstekniskt lyder under samma bestämmelser som övriga släpvagnar) gällande fartbestämmelserna, vilka endast till en mindre del beröras av den nu föreslagna författningsändringen. Dessa bestämmelser äro, som nedan skall visas, icke tillfredsställande och bli det ej heller genom den nu föreslagna författningsändringen.

Varutransport med lastautomobil och ankopplad släpvagn användes väsentligen endast för tyngre gods, varvid kräves släpvagn av tämligen stabil och bärkraftig konstruktion. Släpvagnens tjänstevikt plägar växla mellan 700 och 1,000 kg. Då den dragande bilens tjänstevikt i allmänhet torde utgöra 2,200 à 3,000 kg., så följer att enligt den nu föreslagna lagändringen för

lastautomobil med släpvagn vid tomgång ej skulle gälla annan fartbegränsning än den för själva lastautomobilen gällande av 50 km. i timmen. För lastbil med släpvagn under last blir däremot förhållandet motsatt. Släpvagnens totalvikt kommer då städse att överstiga en tredjedel av den dragande lastbilens tjänstevikt, och för hela ekipaget kommer då enligt Kungl. Maj:ts förslag att bibehållas en fartbegränsning av maximalt 35 km. per timme. Detta måste särskilt under nuvarande transporttekniska förhållanden betecknas som mindre ändamålsenligt.

En maximalfart av 35 km. ger en genomsnittsfart på längre körsträcka av blott 20 à 25 km. i timmen. Det torde knappast behöva särskilt framhållas, att varutransporter med bil i så långsamt tempo icke innebära ett ekonomiskt utnyttjande av de dyrbara transportmedlen, vilka äro konstruerade och byggda för högre hastigheter. Det bör observeras, att förbrukningen av drivmedel, bensin eller motorolja, i de flesta bilmotorer är konstant per timme utom vid mycket höga hastigheter. Förbrukningen per timme är sålunda densamma, om vagnen under timmen tillryggalagt 20, 30, 40 eller 50 km. Härav följer, att driftsekonomin måste bli i hög grad lidande av att allt för låg genomsnittsfart hålles. Den ekonomiska körhastigheten torde för flertalet lastbilar ligga vid 40 à 50 km. i timmen. Ett lagstadgat tvång till hållande av lägre körhastighet innebär i själva verket ett lagtvång till misshushållning med bensin eller olja, som i dessa tider knappast kan anses försvarbart.

Vad speciellt beträffar gengasdrivna lastbilar samt angelägenheten att överföra den tunga landsvägstrafiken till gengasdrift bör även följande specialspörsmål observeras. Vid övergång till gengasdrift bli de flesta bilmotorer, om de ej äro specialbyggda för sådan drift, svaga backtagare. Detta gör det önskvärt, att gengasdrivna lastbilar vid inkörningen särskilt i tvära och korta stigningar skola kunna hålla en tämligen hög ingångshastighet, som kan hjälpa dem uppför motlutet utan att de behöva bli utsatta för motorstopp. Behovet härav är så tvingande, att flertalet lastbilar redan nu i berörda läge torde vara nödgade till lagöverträdelse.

Med det sagda ha vi velat visa, att ett rationellt utnyttjande av lastbilstrafiken med släpvagn, och särskilt då vad gäller gengasdrivna vagnar, ej går att samordna med nu gällande bestämmelser i 34 § vägtrafikstadgan samt att den nu föreslagna lagändringen på denna punkt ej kommer att medföra någon förbättring.

Vi tillåta oss framhålla, att särskilt i nuvarande tider ett sådant förhållande ej kan anses tillfredsställande. Transportmedlen äro till ytterlighet belastade, samtidigt som tillgången på motordrivmedel är och kan förväntas bliva begränsad. Vi torde väl icke behöva erinra om att våra järnvägars trafikkapacitet är hårt utnyttjad på grund av nu rådande extraordinära förhållanden. Den norrländska exportindustrien nödgas utföra en väsentlig del

av sina produkter över västkusthamnar. Landets hela kol- och koks försörjning sker praktiskt taget över Göteborg. Samtidigt härmed kräver den livliga verksamheten inom flertalet näringsgrenar fullt ordinära transportmöjligheter. Slutligen må nämnas, att framforslingen av de reservlager av ved, som tiderna kräva, till väsentlig del måste ske genom landsvägstransporter på bil. Under insikt om att läget nödvändiggör det mest rationella organiserande och tillvaratagande av våra transportmedels befraktningsmöjligheter har Kungl. Maj:t även tillsatt en särskild transportkommission att övervaka detta spörsmål.

Det kan då knappast anses rationellt, att de med hänsyn till den tyngre landsvägstrafiken så viktiga biltransporterna med släpvagn skola tvingas till oekonomisk körning, som samtidigt väsentligt nedsätter detta trafikmedels transportkapacitet per dag. Ur säkerhetssynpunkt torde icke kunna förbringas några skäl för att berörda släpvagnstransporter skola ske med lägre hastighet än som kräves för övrig lastbilstrafik, då fråga är om trafik med enbart släpvagn efter varje dragande bil. Dock kräves, att broms skall påmonteras släpvagnen.

I enlighet med vad ovan anförts hemställes,

att riksdagen ville besluta sådan ändring av stadgandet i 34 § i förslag till förordning om ändrad lydelse av vägtrafikstadgan den 23 oktober 1936 (nr 562), att om till lastbil kopplas endast en släpvagn, någon annan fartbegränsning icke skall gälla, än som är fastställd för bilen själv.

Stockholm den 29 mars 1940.

Gustaf Tamm.

Carl Sundberg.
