

Nr 20.

Ankom till riksdagens kansli den 20 april 1940 kl. 2 e. m.

Utlåtande i anledning av dels Kungl. Maj:ts proposition angående förordning om ändrad lydelse av 23 § 2 mom. och 34 § 1 mom. vägtrafikstadgan den 23 oktober 1936 (nr 562), dels ock i ämnet väckta motioner.

Genom en den 1 mars 1940 dagtecknad proposition, nr 99, vilken hänvisats till lagutskott och behandlats av andra lagutskottet, har Kungl. Maj:t, under åberopande av propositionen bilagt utdrag av statsrådsprotokollet över kommunikationsärenden, anhållit om riksdagens yttrande över följande förslag till

Förordning

om ändrad lydelse av 23 § 2 mom. och 34 § 1 mom. vägtrafikstadgan den 23 oktober 1936 (nr 562).

Härigenom förordnas, att 23 § 2 mom. och 34 § 1 mom. vägtrafikstadgan den 23 oktober 1936 skola erhålla ändrad lydelse på sätt nedan angives:

23 §.

2 mom. Automobil med större bredd än 220 centimeter må ej framföras å allmän väg, gata eller annan allmän plats utan särskilt tillstånd. Detta skall sökas hos länsstyrelsen i det län, där vägen är belägen, eller, om trafiken skall försiggå inom viss stads område, hos polismyndigheten i staden. Där sådant tillstånd lämnas för omnibus, skall högsta tillåtna bredden bestämmas till 230 eller till 240 centimeter, beroende av vägens beskaffenhet.

Automobils bredd — — — och snökedjor.

34 §.

1 mom. Om till automobil kopplas fordon, må fordonen icke framföras med högre hastighet än nedan för varje särskilt fall sägs, nämligen där till automobilen kopplats

a) endast en släpvagn, vars totalvikt icke överstiger en tredjedel av automobilens tjänstevikt, med samma hastighet, som är medgiven för automobilen utan släpvagn;

b) endast en släpvagn, vars totalvikt överstiger en tredjedel av automobilens tjänstevikt, med högst 35 kilometer i timmen;

c) två eller — — — timmen; samt

Bihang till riksdagens protokoll 1940. 9 saml. 2 avd. Nr 20 och 21.

d) annat fordon — — — i timmen.
 Meddelas tillstånd — — — böra ifrågakomma.

Denna förordning träder i kraft dagen efter den, då förordningen enligt därå meddelad uppgift utkommit från trycket i Svensk författningssamling.

I samband med propositionen har utskottet till behandling förehått två i anledning av densamma väckta motioner, nämligen motionen nr 160 i första kammaren av herrar *Tamm* och *Sundberg* samt nr 220 i andra kammaren av herr *Herou m. fl.*

I motionen I: 160 har hemställts, 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.

Motionen II: 220 utmynnar i en hemställan, 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.

Beträffande de skäl, som anförts till stöd för de till behandling föreliggande förslagen, får utskottet, i den mån redogörelse därför icke lämnas här nedan, hänvisa till propositionen och motionerna.

I 23 § 2 och 3 mom. i *vägtrafikstadgan den 23 oktober 1936* stadgas följande om den största tillåtna bredden för motorfordon:

2 mom. Omnibus med större bredd än 220 centimeter och annan automobil med större bredd än 210 centimeter må ej framföras å allmän väg, gata eller annan allmän plats utan särskilt tillstånd. Detta skall sökas hos länsstyrelsen i det län, där vägen är belägen, eller, om trafiken skall försiggå inom viss stads område, hos polismyndigheten i staden. Där sådant tillstånd lämnas för omnibus, skall högsta tillåtna bredden bestämmas till 230 eller till 240 centimeter, beroende av vägens beskaffenhet.

Automobils bredd mätes över de längst utskjutande delarna av fordon och last, varvid dock bortses från backspegel, utfälld körriktningsvisare och snökedjor.

3 mom. Vid lämnande av medgivande eller tillstånd, som i 1 och 2 mom. sägs, skola fastställas de villkor, som kunna anses nödiga till trafiksäkerhetens främjande eller vägens skyddande.

I 33 § 1 mom. stadgas vidare, att vad som i 23 § är föreskrivet beträffande annan automobil än omnibus skall äga motsvarande tillämpning å fordon, som tillkopplas automobil.

Rörande den högsta tillåtna hastigheten för automobil med släpvagn stadgas i 34 § 1 mom. vägtrafikstadgan följande:

Om till automobil kopplas fordon, må fordonen icke framföras med högre hastighet än nedan för varje särskilt fall sägs, nämligen där till automobilen kopplats

a) endast en släpvagn, vars totalvikt icke överstiger 350 kilogram, med samma hastighet, som är medgiven för automobilen utan släpvagn;

b) endast en släpvagn, vars totalvikt överstiger 350 kilogram, med högst 35 kilometer i timmen;

c) två eller flera släpvagnar eller endast en släpsläde, med högst 25 kilometer i timmen; samt

d) annat fordon eller mer än en släpsläde, med högst 15 kilometer i timmen eller om fordonet har hjulringar av järn eller annat hårt material, med högst 10 kilometer i timmen.

Möjlighet att erhålla dispens från bestämmelserna i 33 § 1 mom. föreligger emellertid. I 2 mom. av samma paragraf stadgas nämligen:

Där särskilda omständigheter sådant föranleda och fråga ej är om fordon med hjulringar av järn eller annat hårt material, må länsstyrelse eller, såvitt angår viss stads område, polismyndigheten i staden för visst tillfälle eller visst ändamål kunna bestämma, att i 1 mom. avsedda fordon må framföras med högre hastighet än som i nämnda moment för varje särskilt fall angivits, därvid skola fastställas sådana villkor, att fara eller olägenhet för annan trafik ej uppkommer.

I förevarande sammanhang må även erinras om 1 § 1 mom. andra stycket motorfordonsförordningen, i vilken bestämmelse det med hänvisning till förut i paragrafen givna definitioner stadgas som följer:

Föreligger särskild anledning att hänföra viss fordonstyp till annat slag av fordon än som med tillämpning av ovan angivna beskrivningar skulle bliva fallet eller kan med avseende å viss fordonstyp icke med ledning av nämnda beskrivningar avgöras till vilket slag av fordon densamma är att hänföra, bestämmer därom Konungen eller den myndighet Konungen därtill förordnar.

De nu föreliggande ändringsförslagen, vilka grunda sig på två särskilda framställningar av *statens gengasnämnd*, gå ut på *dels* en ökning av högsta tillåtna maximibredden för motorfordon, *dels ock* en uppmjukning av hastighetsbestämmelserna för automobil med släpvagn. Båda förslagen hava till syfte att underlätta gengasdriftens utveckling.

Föredragande departementschefen, statsrådet Andersson, har till det vid propositionen fogade statsrådsprotokollet yttrat bland annat:

Ur synpunkten att främja en ökad användning av gengasdrivna automobiler är en ökning av den största tillåtna bredden av motorfordon av betydelse. Enligt vad gengasnämnden framhållit i sin framställning om en ökning av fordonsbredden lägger nu gällande bestämmelse i ämnet i vissa fall hinder i vägen för en ändamålsenlig montering av större gengasaggregat å automobiler, som i övrigt äro för ändamålet lämpliga. Vidare kan anföras, att en större fordonsbredd medför ökade möjligheter att förse fordonen med dubbla bakringar av tillräcklig bredd och med lämpligt mellanrum, vilket ur synpunkten att minska vägslitningen är av betydelse. Såsom väg- och vattenbyggnadsstyrelsen framhållit i sitt utlåtande över nu ifrågavarande spörsmål hava de allmänna vägarna

under de senare åren undergått väsentliga förbättringar, innebärande bland annat breddning av en betydande del av vägnätet. De skäl, som tidigare talat för att framgå med en viss försiktighet i vad avser att öka den normalt tillåtna största bredden å automobiler, torde därför numera icke vara lika vägande som förut. Av nu anförda skäl anser jag mig böra tillstyrka gengasnämndens framställning om en ökning av den största tillåtna bredden för automobil från 210 till 220 centimeter. Skulle denna ökade fordonsbredd finnas i vissa delar av landet på grund av vägarnas och gatornas ringa bredd medföra fara ur trafiksäkerhetssynpunkt, torde det få ankomma på vederbörande myndighet att med stöd av 12 § vägtrafikstadgan utfärda inskränkande bestämmelser.

Enligt vad gengasnämnden meddelat i sin framställning den 4 januari 1940 överstiger i åtskilliga fall sammanlagda vikten av en släpvagn och därå monterat gengasaggregat 350 kilogram. I dessa fall är sålunda den högsta tillåtna hastigheten för fordonen endast 35 kilometer i timmen. Det torde ligga i sakens natur, att åtskilliga fordonsägare, som eljest skulle övergå till att driva sitt fordon med gengas, finna den omständigheten, att fordonen endast må framföras med en så starkt begränsad hastighet, innebära en sådan olägenhet, att de avstå från tanken på en övergång till gengasdrift. I likhet med gengasnämnden finner jag det vara av stor betydelse, att särskilt under nu rådande förhållanden motorfordon drivas med generatorgas, då så ur teknisk synpunkt är försvarligt. Med hänsyn till nu anförda förhållanden och då väg- och vattenbyggnadsstyrelsen ävensom automobilbesiktningsmännens förening förklarar sig kunna tillstyrka en uppmjukning av nu förevarande hastighetsbestämmelse anser jag mig icke böra motsätta mig en sådan ändring av 34 § vägtrafikstadgan, att gengasnämndens önskemål tillgodoses. I anslutning till vad väg- och vattenbyggnadsstyrelsen föreslagit förordar jag, att hastighetsinskränkningen göres beroende av förhållandet mellan det dragande fordonets tjänstevikt och släpfordonets totalvikt. Därest den senare icke överstiger en tredjedel av dragautomobilens tjänstevikt, skulle någon särskild, av fordonskombinationen beroende hastighetsinskränkning icke gälla. Skulle däremot släpfordonets totalvikt överstiga en tredjedel av det dragande fordonets tjänstevikt, skulle den högsta tillåtna hastigheten utgöra 35 kilometer i timmen. Jag vill i detta sammanhang framhålla, att vad jag nu förordat givetvis icke medför någon ändring av den allmänna bestämmelsen, att vid framförande av automobil hastigheten städse skall anpassas efter vad behörig hänsyn till andra vägfarande och till trafiksäkerheten kräver och nödig försiktighet bjuder.

Utskottet.

Det alltmera skärpta läge, i vilket vårt lands försörjning med motorbränsle på senaste tiden kommit, har med förnyad styrka riktat uppmärksamheten på betydelsen av att gengasdrivna automobiler komma till ökad användning. De genom propositionen framlagda förslagen syfta till att på olika sätt befordra en utveckling i sådan riktning.

För att underlätta en ändamålsenlig montering av större gengasaggregat å automobiler samt för att bereda ökade möjligheter att förse fordonen med dubbla bakringar av tillräcklig bredd och med lämpligt mellanrum har i propositionen föreslagits en ökning av den största tillåtna bredden å motorfordon. Mot detta förslag har utskottet intet att erinra.

I propositionen har vidare förordats en uppmjukning av hastighetsbestämmelserna för motorfordon, till vilket en släpvagn kopplats. Enligt Kungl.

Maj:ts förslag skall någon särskild, av fordonskombinationen beroende hastighetsinskränkning icke gälla, om släpvagnens totalvikt icke överstiger en tredjedel av dragautomobilens tjänstevikt. I annat fall skall den högsta tillåtna hastigheten utgöra 35 kilometer i timmen. Utskottet har intet att erinra mot en ändring av bestämmelserna i sådan utsträckning. I båda de föreliggande motionerna framställas emellertid längre gående yrkanden. Enligt motionärernas mening borde särskilt för lastautomobil med endast en tillkopplad släpvagn icke gälla annan fartbegränsning än den, som är fastställd för automobilen utan släpvagn. En förutsättning härför skulle dock vara, att släpvagnen vore försedd med bromsanordning. Såsom stöd för sina yrkanden hava motionärerna åberopat, att en lastbil med släpvagn under last i regel även efter vidtagandet av den i propositionen föreslagna uppmjukningen bleve underkastad en begränsning av farten till högst 35 kilometer i timmen. Motionärerna hava funnit detta vara mindre ändamålsenligt under nuvarande transporttekniska förhållanden. Vad särskilt angår gengasdrivna lastbilar hava motionärerna därjämte framhållit, att sådana vid inkörning i tvära och korta stigningar nödgas hålla en tämligen hög ingångshastighet.

Även enligt utskottets mening är det av största vikt, att trafiken med lastautomobiler och därtill kopplade släpvagnar under nuvarande förhållanden rationellt utnyttjas. Såsom framgår av den ovan lämnade redogörelsen finnes redan nu en möjlighet att för visst tillfälle eller visst ändamål erhålla dispens från de för sådana fordonskombinationer meddelade hastighetsbestämmelserna. Goda skäl kunna emellertid anföras till stöd för kraven på vissa generella lättnader i dessa bestämmelser utöver vad som föreslagits i propositionen. Givet är dock, att hänsynen till trafiksäkerheten icke därigenom får åsidosättas. Det synes emellertid utskottet icke vara uteslutet, att sådana lättnader skulle kunna medgivnas åtminstone beträffande vissa typer av ifrågasvarande fordonskombinationer. En gränsdragning härvidlag torde emellertid förutsätta ett mera ingående överbäggande än som är möjligt med det material, som står utskottet till buds. Om en sådan gränsdragning skall göras, torde ett medgivande av nyssnämnda art kunna lämnas icke blott i den av motionärerna anvisade formen av en ändring i 34 § vägtrafikstadgan utan möjligen även såsom en förklaring av Kungl. Maj:t, att en viss fordonstyp skall hänföras till annat slag av fordon än som med tillämpning av de nu i motorfordonsförordningen givna definitionerna skulle bliva fallet. Utskottet utgår emellertid från att Kungl. Maj:t och de myndigheter, till vilkas arbetsområden hithörande spörsmål höra, hava sin uppmärksamhet riktad på desamma. Vid sådant förhållande anser utskottet icke erforderligt, att riksdagen — som icke har att besluta om ändring i vägtrafikstadgan — i anledning av de föreliggande motionerna gör någon framställning till Kungl. Maj:t.

På grund av vad sålunda anförts får utskottet hemställa,

A. att riksdagen måtte i skrivelse till Kungl. Maj:t anmäla, att riksdagen ej funnit skäl att i anslutning till det vid ifrågasvarande proposition fogade förordningsförslaget göra andra uttalanden än utskottet i förevarande utlåtande upptagit; samt

B. att motionerna I: 160 och II: 220, i den mån de icke blivit beaktade genom vad utskottet i sitt utlåtande anför, icke måtte föranleda till någon riksdagens åtgärd.

Stockholm den 20 april 1940.

På andra lagutskottets vägnar:

DAVID NORMAN.

Vid ärendets behandling hava närvarit:

från första kammaren: herrar *Norman, Tamm, Hagman, Löfvander, Sten, Näslund* och *Nils Elowsson*;

från andra kammaren: herrar *Hage, Hallagård, Molander, Sandström, Hansson* i Örebro och *Barnekow* samt fröken *Ebon Andersson*.
