

## Nr 400.

Av herrar **Hansson** i Skegrie och **Hansson** i Önnarp, *i anledning av Kungl. Maj:ts proposition, nr 30, med förslag till vägtrafikförordning m. m.*

Kungl. Maj:ts proposition nr 30 angående förslag till vägtrafikförordning innebär i princip otvivelaktigt en förbättrad och modernare reglering av rådande förhållanden på trafikväsendets område än vad nu gällande förordningar ge. I många avseenden innebär den en måttfull avvägning mellan teoretiskt önskvärda trafiksäkerhetskrav och praktiskt genomförbara förbättringar.

Emellertid ha vissa bestämmelser, som avse att reglera den vägtrafik som utövas av jordbrukets traktorer, erhållit en utformning som gör att de bli synnerligen svåra att tillämpa i praktiken eller bli hindrande och ineffektiva. Å andra sidan kunna ytterligare krav, utöver vad propositionen ställer, anföras beträffande denna trafik i och för trafiksäkerhetens tillgodoseende.

Önskemål om förbättringar i olika avseenden be vi här nedan få precisera.  
1 kap. Fordons beskaffenhet och utrustning.

I paragraf 3 stadgas beträffande bils utrustning att denna bl. a. skall vara försedd med körriktningsvisare. Motsvarande bestämmelse saknas i vad det gäller traktor. Enligt vår mening bör emellertid å traktor, som försetts med förarhytt, även föreskrivas skyldighet att anbringa körriktningsvisare.

I paragraf 5 säges under b) om traktors beskaffenhet och utrustning att traktor skall vara försedd med minst en effektiv broms och att åtminstone en broms skall äga förmåga att på sluttande mark kvarhålla fordonet, även om föraren lämnat detta, samt under c) att tillfredsställande kopplingsanordning skall finnas.

I vad angår punkten b) förtjänar framhållas det betydande antal traktorer, som ursprungligen tillverkats med järnhjul men som senare försetts med gummihjul för att därmed öka deras användbarhet. Detta gäller framför allt traktorer tillverkade under de sista förkrigsåren. Många av dessa ha från början använts på relativt stora eller medelstora gårdar men senare ersatts av modernare, transportväxlade traktorer med gummihjul. Efter genomgången renovering på verkstad ha de därefter tagits i bruk vid mindre gårdar. Två faktorer ha framkallat en sådan utveckling: dels ha dessa traktorer betingat ett jämförelsevis lågt inköpspris, och dels har tillgången på nya traktorer i passande storlek varit starkt begränsad.

Nu kan emellertid ifrågasättas huruvida de på dessa äldre traktorer befintliga bromsarna komma att anses som effektiva. Enligt inhämtad upplysning från fackmannahåll äro sådana vanligt förekommande fabrikat som John Deere, Oliver och Harvesters 10/20 och V-30 endast försedda med broms verkande på antingen mellanaxeln eller i anslutning till växellådan. Enligt uppgift skola dessa bromsanordningar för en relativt låg kostnad kunna göras effektiva för bromsning av enbart traktorn, men knappast för inbromsning av även efterföljande fordon. En montering av bromsar i likhet med vad som förekommer på nyare traktorer, eller på bakhjulen direktverkande bromsar, kan på en del modeller stöta på tekniska svårigheter. Därjämte komma kostnaderna härför inte att stå i rimlig proportion till traktorns totalvärde. Vidare skulle ett sådant ombyggnadsarbete inte kunna medhinnas av verkstäderna inom önskvärd tid.

Vi få därför hemställa, att med hänsyn till dessa traktors låga maximihastighet, ofta väsentligt understigande 20 km per timme (vanligen 16—17 km per timme), det bör göras vissa undantagsbestämmelser för denna här åsyftade grupp av traktorer.

Vad som angår punkten c) böra lämpligen utfärdas vissa vägledande bestämmelser om kopplingskonstruktioner av önskvärd typ. Polisman bör besitta viss kännedom om den typ som bör ersätta den, vilken vid besiktning ansetts mindre tillfredsställande, och ge anvisningar om de ändringar som böra vidtagas.

3 kap. Kontroll över motordrivna fordon och släpfordon.

Registrering m. m. såsom förutsättning för fordons brukande.

Vad gäller den föreslagna registreringen av traktorer kunna motiv anföras såväl för som emot en dylik. Skälen emot torde överväga. Många traktorer användas praktiskt taget uteslutande på åkern och befara vägarna endast vid färd till eller från arbetet. Att dessa skola vara underkastade registrering och besiktning torde vara en överloppsgärning. Flertalet traktorer användas huvudsakligast för fältarbeten och framföras endast tillfälligtvis på allmän väg. Den ringa hastighet varmed detta sker samt den begränsade rayon, inom vilken transporter utföras, motivera knappast att dessa heller skola vara registrerade och försedda med registreringsskylt. Det antal traktorer, som huvudsakligast eller uteslutande användas för vägtransporter och för vilka registrering torde vara motiverad, är relativt ringa. Dessa böra därför inte föranleda den ganska omfattande procedur, som en allmän registrering skulle innebära.

Vi få därför hemställa, att jordbrukets traktorer befrias från registrerings tvång.

Därest denna hemställan ej vinner riksdagens bifall, hemställa vi att besiktning och registrering av traktorer må kunna utföras enligt ett gentemot bilregistrering förenklat system, varvid typbesiktning bör vara regel, och att förfarandet i största möjliga utsträckning må ske skriftligen. Att för denna

angelägenhet sammanföra traktorerna inför besiktningsman på för bilbesiktning anlidade platser måste vi bestämt avstyrka.

Vi få också påyrka att nummerskyltar ej skola behöva anbringas å fordon, som kopplats efter traktor. Det torde ofta vara svårt att hålla dessa skyltar läsbara genom att lasten skymmer desamma.

4 kap. Särskilda bestämmelser om trafik med motordrivna fordon m. m.

I paragraf 55 stadgas att av bil eller traktor få icke dragas mer än två för koppling till bil eller traktor byggda fordon eller ett fordon av annat slag samt att draget eller dragna fordons bruttovikt eller sammanlagda bruttovikt icke får uppgå till mer än två gånger det dragande fordonets bruttovikt. Undantag från denna bestämmelse får emellertid göras om varje draget fordon är försett med effektiva bromsar, som kunna manövreras från fotbroms eller motsvarande anordning på det dragande fordonet eller av medföljande bromsare.

För närvarande förekommer det, på slättbygden och framför allt inom sockerbetsodlingsdistrikten, men sannolikt även på många andra områden, att det dragna fordonets bruttovikt betydligt överstiger traktorns dubbla vikt, utan att fordonet är försett med från traktorn manövrerbar broms eller att särskild bromsare medföljer. Det å traktorn befintliga bromssystemet anses vara tillräckligt även för den dragna lastvagnens uppbromsning.

Särskilt inträffa dylika viktförhållanden i de fall då en mindre traktor användes för vägtransporterna, och detta är mycket vanligt. Det svenska traktorbeståndet består ju till ganska stor del av dylika småtraktorer, och dessa användas huvudsakligast av de mindre egendomarna. På större gårdar, där man håller två eller flera traktorer, förekommer det ofta att man använder den större traktorn att draga betlassen från fältet för att sedan på vägen låta den mindre traktorn övertaga transporten till fabrik eller vågstation.

Den låga hastighet varmed ett dylikt traktortåg kan framföras innebär ingen nämnvärd trafikrisk, även om särskild bromsanordning på släpfordonet ej finnes. Med hänsyn till att traktorn och det dragna fordonet äro två sinsemellan rörliga delar, är en hållbar och effektiv bromsanordning på släpfordonet synnerligen svår att åstadkomma. Effektiviteten nedsättes givetvis också av de ofta påkommande urkopplingarna, då släpfordonet skall dragas av en större traktor eller av hästar.

Med anledning av de praktiska erfarenheter som hittills gjorts anse vi, att tillämpningen av bestämmelserna i 55 § beträffande fordons last bör ske så att under en övergångstid, till dess föreskrivna bromsanordningar hinna utprovas och påmonteras, maximala bruttovikten å draget eller dragna fordon bör få uppgå till mer än två gånger det dragande fordonets vikt, dock högst till tre gånger denna vikt. Då det torde vara ganska tidsödande att utprova och åstadkomma en verkligt effektiv och hållbar bromsanordning på ifrågavarande släpfordon och då antalet verkstäder på landsbygden,

som få till uppgift att påmontera sådana, nu är relativt ringa, bör en ganska lång övergångstid stipuleras för påmonteringen av dylika bromsanordningar.

Vi få hemställa att en övergångstid av tre år från lagens ikraftträdande föreskrives, innan ifrågavarande bestämmelser göras obligatoriska.

Koppling av efterfordon.

I ovannämnda paragraf stadgas dessutom att endast ett fordon av annat slag än sådana, som byggts för koppling till bil eller traktor, får tillkopplas som efterfordon. Detta skulle betyda att vid transport av t. ex. tröskverk med tillhörande halmpress och redskapsvagn endast endera av dessa maskiner finge tillkopplas åt gången. Nu förekommer det synnerligen ofta vid dylika transporter, att man efter samma traktor tillkopplar två av dessa maskiner, eller, då det gäller främst ambulerande maskinstationer, samtliga maskiner och redskapsvagn. Den ganska bråda tid, under vilken tröskningsarbetet pågår, nödvändiggör denna tidsbesparande transport. Å dylika efterfordon liksom å praktiskt taget samtliga jordbruksredskap finnes ej möjlighet att anbringa speciella, från traktorn manövrerbara bromsanordningar. Den hastighet, varmed transport utföres av sådana redskap, är också mycket låg, då i annat fall risk föreligger för skadegörelse å redskapen.

Vi hemställa därför att förbudet mot koppling av mer än ett efterfordon utgår.

Personbefordran.

I propositionens 57 §, mom. 4, stadgas att fordon, som kopplats till motor-drivet fordon, icke får användas för personbefordran utan att vara av besiktningsman godkänt för sådant ändamål. Vid jordbruket förekommer det ofta att vid färd till eller från arbetet personer, som deltaga däri, åka i de tillkopplade släpfordonen. Detta är ju fullt naturligt och nödvändigt. Att dylik personbefordran skall avses i ovannämnda paragraf torde väl knappast vara lagstiftarens mening.

Vi hemställa därför att ett tillägg måtte införas i paragraf 57 i syfte att från ovannämnda bestämmelse undantaga persontransporter inom jordbruket.

Med hänvisning till ovanstående få vi hemställa,

att riksdagen vid behandling av Kungl. Maj:ts proposition nr 30 måtte vidtaga de ändringar i densamma, som ovan yrkats, samt att vederbörande utskott måtte utarbeta den därför nödvändiga lagtexten.

Stockholm den 14 februari 1951.

*Nils G. Hansson*

i Skegrie.

*Stig F. Hansson*

i Önnarp.