

Nr 469

Av herrar Lundström och Edström, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition med förslag till förordning om ändring i vägtrafikförordningen den 28 september 1951 (nr 648).

I § 56 i vägtrafikförordningen regleras maximifarter för fordon med tillkopplat släp. Beroende på dragfordonets resp. släpfordonets vikt och tekniska beskaffenhet gäller fem olika hastighetsbegränsningar, nämligen 20, 30, 40, 50 och 60 km/tim. I Kungl. Maj:ts proposition nr 136 föreslås att sådan ändring göres att till grund för den tillåtna hastigheten, i stället för släpvagnens totalvikt i de fall släpvagnen ej är lastad, skall gälla dess tjänstevikt. Denna ändring innebär en uppmjukning av bestämmelserna om högsta tillåtna hastighet för fordon med tillkopplade släp.

Ännu kvarstår dock bestämmelser, som genom sin utformning är hindrande och irriterande för fordonsförarna. Sålunda framhåller väg- och vattenbyggnadsstyrelsen i sitt remissyttrande i anledning av Kungl. Maj:ts proposition att t. ex. en personbil med tjänstevikten 1 500 kg med tillkopplad släpvagn, som har en totalvikt av 500 kg, icke ålägges någon fartbegränsning, medan däremot samma personbil med en tom släpvagn, vägande 200 kg, ej får framföras med högre hastighet än 40 km/tim. om släpvagnens totalvikt överstiger 500 kg.

Fiskerikonsulenten hos Södermanlands läns hushållningssällskap har i sitt remissvar föreslagit, att man vid bedömning av den tillåtna hastigheten bör utgå från släpfordonets bruttovikt i stället för dess totalvikt. Innebörden av en sådan bestämmelse skulle bli, sägs det i remissyttrandet, att en bil med tillkopplad släpvagn fick föras med samma hastighet som den för bilen utan släpvagn medgivna, förutsatt att släpvagnens faktiska vikt vid tillfället (bruttovikt) icke överstiger 1/3 av bilens tjänstevikt.

Dessutom har i samma remissyttrande föreslagits att gällande maximihastighet för personbil med släpvagn bör höjas från 40 till 60 km/tim. Mot det förslaget kan invändas att svårigheter kommer att uppstå när det gäller att övervaka efterlevnaden av hastighetsbestämmelsen. Det torde nämligen vara svårt för polisen att vid varje tillfälle bedöma ett släpfordons totalvikt.

Enligt vår mening är det dock angeläget att man på allt sätt söker uppmjuka de nuvarande bestämmelserna om maximihastigheter för bilar med släpfordon. Med bilarnas nuvarande tekniska utrustning bör man utan att

fördenskull eftersätta trafiksäkerheten kunna tillåta högre maximihastigheter än de nuvarande.

Internationella jämförelser visar för övrigt att Sverige har de lägsta tillåtna hastigheterna för bilar med tillkopplade släpfordon. Det kan också ifrågasättas om inte ett fordon som framföres på starkt trafikerade riksvägar i 40 km:s hastighet innebär en större trafikfara än om fordonet skulle framföras med högre hastighet, förslagsvis 60 km/tim. Bromssystemen på de moderna bilarna är i regel dimensionerade för inbromsning vid relativt höga hastigheter.

Även om ett släpfordon således nedsätter bilens bromsförmåga torde säkerhetsmarginalen vara tillräckligt stor för att anses betryggande. Hit hörande frågor är emellertid av mycket invecklad beskaffenhet. Det finns en rad skilda typer av släpfordon, och deras tekniska utrustning särskilt i fråga om bromsanordningar är mycket varierande.

Nuvarande hastighetsbestämmelser kan inte sägas vara anpassade efter den moderna motorismens krav och tekniska förutsättningar. Frågan om tillåtna maximihastigheter liksom andra bestämmelser beträffande bilar med tillkopplade släp bör därför enligt vår mening snarast bli föremål för en genomgripande översyn.

Med hänvisning till det ovan anförda hemställs,

att kammaren vid sin behandling av Kungl. Maj:ts proposition nr 136 med avslag i vad avser förslaget om ändring av 56 §, 1 mom, andra stycket i vägtrafikförordningen måtte i skrivelse till Kungl. Maj:t begära en allmän översyn av bestämmelserna om hastighetsbegränsning m. m. för fordon med tillkopplade släp, varvid ovan i motionen anförda synpunkter bör beaktas.

Stockholm den 21 april 1959

Gunnar Edström

Birger Lundström