

## Nr 153

Av herrar **Werbros** och **Larsson** i Borrbys, om höjning av maxihastigheten för fordon med släpvagn.

(Lika lydande med motion nr 116 i Första kammaren)

De trafikbestämmelser som i dag gäller för husvagnar torde vara helt otidsenliga och skapar en mängd olyckstillbud beroende på att de helt avviker från dagens trafikrytm. Den orimligt låga tillåtna hastigheten innebär att övriga fordon måste i orimligt stor utsträckning göra omkörningar av husvagnsekipage. För närvarande gäller att för obromsad husvagn, vars totalvikt överstiger  $1/3$  av dragbilens tjänstevikt, är maximala hastigheten 40 km/tim. Om husvagnen är försedd med effektiva (godkända) bromsar, är maximala hastigheten 50 km/tim. Samma bestämmelser gäller även motorvägar. Det visar sig att vid dessa hastigheter utgör ett husvagnsekipage en effektiv propp i trafiken. Det är ej möjligt, för att erhålla fri hastighet, att bygga en trafiksäker husvagn så lätt att dess totalvikt understiger  $1/3$  av bilens tjänstevikt, då man till husvagnens tjänstevikt skall som last addera 100 kg + 10 kg per m<sup>2</sup> husvagnsarea. Med en bil vägande 1 000 kg och husvagn på 6 m<sup>2</sup> skulle således husvagnen endast få väga ( $1\ 000/3 = 333$  kg)  $333 - 100 - 60 = 173$  kg. Detta torde vara helt omöjligt, om man skall erhålla tillfredsställande hållfasthet. Skulle husvagnsfabrikanternas strävan gå ut på att följa den förordningens inriktning, skulle dessa fordon innebära en stor trafikfara.

Genom väg- och vattenbyggnadsstyrelsens försorg skall numera alla bromssystem vara typgodkända. Provingar utförs av statens hantverksinstitut. Det kan därför sägas att husvagnsbromsarna i dag är verkligt effektiva. Det har visat sig att bil med påkopplad husvagn stannar med kort bromssträcka.

Då man tidigare tagit ställning till denna fråga har man kopplat samman husvagnsbestämmelserna med frågan om "fordonskombinationers längder och hastigheter", som rör i huvudsak "långtradare". Husvagnsdelen utgör där endast en ringa del och borde därför helt kunna frikopplas från denna fråga.

De svenska husvagns- och släpvagnsägarna ligger i en speciell stryk-klass i jämförelse med övriga länder i Europa.

Den svenska husvagnsindustrien, som de senaste åren kvalitativt nått en mycket framskjuten position, motororganisationer och väg- och vattenbyggnadsstyrelsen har lagt ned ett omfattande arbete på att skapa

trafiksäkra husvagnar med god väghållning och goda bromsar. Sverige torde i dagens läge vara det land i Europa som kommit längst vad gäller elektriska bromsar för husvagnar. Det är därför orimligt att vi skall behålla de nuvarande hastighetsbestämmelserna för denna fordonstyp.

Under hänvisning till vad som ovan anförts får vi hemställa,  
att riksdagen måtte besluta att i skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla att, i avvaktan på att utredningen om "Fordonskombinationers längder och hastigheter" slutföres och proposition kan framläggas, en provisorisk författning utfärdas som medger en maximal hastighet av 70 km/tim för fordon med släpvagnar som är försedda med av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen godkända bromsar och vilkas släpvnags totalvikt icke överstiger dragbilens tjänstevikt.

Stockholm den 19 januari 1967

*W. Werbro (fp)*

*Einar Larsson (cp)*  
i Borrby

---

## Nr 154

Av herrar **Jonasson** och **Andersson** i Örebro, om statsbidrag till skogsskolan i Gammelkroppa.

(Lika lydande med motion nr 118 i Första kammaren)

Stockholm den 19 januari 1967

*Bertil Jonasson (cp)*

*Sven G. Andersson (fp)*  
i Örebro