

Nr 61

Utlåtande i anledning av Kungl. Maj:ts proposition med förslag till förordning om ändring i vägtrafikförordningen den 28 september 1951 (nr 648), såvitt avser bl. a. axeltryck, bruttovikt och fordonslängd, m. m., jämte motioner i ämnet.

Genom en den 22 september 1967 dagtecknad proposition, nr 160, vilken hänvisats till lagutskott och behandlats av tredje lagutskottet, har Kungl. Maj:t, under åberopande av propositionen bilagt utdrag av statsrådsprotokollet över kommunikationsärenden,

dels anhållit om riksdagens yttrande över vid propositionen fogat förslag till förordning om ändring i vägtrafikförordningen den 28 september 1951 (nr 648),

dels föreslagit riksdagen att antaga vid propositionen fogat förslag till lag om ändrad lydelse av 2 § lagen den 4 december 1964 (nr 731) om trafiknämnder.

Propositionens huvudsakliga innehåll

I propositionen föreslås att de tillåtna värden för fordons axel- och boggi-tryck som anges i vägtrafikförordningen höjs från 6 resp. 8 ton till 8 resp. 12 ton och att tillåten bruttovikt för olika fordon och fordonskombinationer genomgående ökas med 4 ton. För att motverka vissa viktkoncentrationer föreslås bestämmelser om minimiavstånd mellan ett fordons sista axel och därtill kopplat fordons första axel i fordonskombinationer med bruttovikt över 12 ton.

Rätten att framföra långa fordon och fordonskombinationer föreslås begränsad. Maximilängden blir enligt förslaget 24 m.

Förslaget ger möjlighet till undantag från bestämmelserna om minimiavstånd och maximilängd bl. a. för kombinationer som brukats före ikraftträdandet av de nya föreskrifterna.

Ändring föreslås också i bestämmelserna om högsta tillåtna hastighet för olika slag av fordonskombinationer. Ändringarna rör både tunga och lätta kombinationer. Bl. a. skall bil med effektivt bromsad släpvagn undantagslöst få föras med högst 70 i stället för som nu i vissa fall med högst 50 km/tim.

De nya bestämmelser om ordningen för meddelande av lokala trafikföreskrifter och av dispenser enligt 63 § vägtrafikförordningen som tillkom när

trafiknämnder inrättades har visat sig leda till vissa praktiska olägenheter. De ändringar som föreslås i 61 och 63 §§ förordningen motiveras huvudsakligen av dessa erfarenheter.

Vidare föreslås att polischef skall få viss befogenhet att delegera uppgifter som ankommer på honom i egenskap av ordförande i trafiknämnd.

De föreslagna ändringarna skall enligt propositionen träda i kraft den 1 januari 1968.

Författningsförslaget

Det vid propositionen fogade förslaget till förordning om ändring i vägtrafikförordningen har följande lydelse.

Förslag

till

Förordning

om ändring i vägtrafikförordningen den 28 september 1951 (nr 648)

Härigenom förordnas, *dels* att 1 § 6 mom., 54 § 1, 4 och 5 mom., 56 § 1 mom., 61 § 1 mom., 63 § 1 och 2 mom. samt 67 § vägtrafikförordningen den 28 september 1951¹ skall erhålla ändrad lydelse på sätt nedan anges, *dels* att till 54 § förordningen skall fogas ett nytt moment, 6 mom., av nedan angiven lydelse, *dels* att i 57 § 1 mom. förordningen ordet »axeltrycket» skall bytas ut mot orden »axel- eller boggitrycket».

(Nuvarande lydelse)

(Föreslagen lydelse)

1 §.

6 mom. I denna förordning förstås med

axeltryck: den vikt, som uppbäres av en hjulaxel på ett fordon;
boggitryck: den sammanlagda vikt, som uppbäres av två på mindre inbördes avstånd än 2,0 meter belägna hjulaxlar på ett fordon;

bils eller — — — — — eller medar.

Vid fastställande — — — — — 70 kilogram.

Närmare bestämmelser — — — därtill förordnar.

54 §.

1 mom. Motordrivet fordon — — — allmän plats:

a) då *den vikt, som uppbäres av någon hjulaxel*, överstiger 6,00 ton; a) då *något axeltryck* överstiger 8,00 ton;

¹ Senaste lydelse av 57 § 1 mom. se 1955: 313, av 54 § 1 mom. se 1958: 222, av 56 § 1 mom. och 67 § se 1966: 561 samt av 61 § 1 mom. och 63 § 1 mom. se 1967: 323.

(Nuvarande lydelse)

b) då den sammanlagda vikt, som uppbäres av två på mindre inbördes avstånd än 2,0 meter belägna hjulaxlar på fordonet eller fordonståget, överstiger 8,00 ton;

c) då fordonets eller fordonstågets bruttovikt överstiger,

vid mindre avstånd än 2,0 meter mellan fordonets eller fordonstågets första och sista hjulaxel, 8,00 ton,

vid avstånd mellan sagda axlar uppgående till 2,0 men ej 2,2 meter, 8,50 ton,

vid avstånd mellan samma axlar uppgående till 2,2 meter eller däröver, 8,75 ton med tillägg av 0,25 ton för varje 0,2 meter, varmed axelavståndet överstiger 2,2 meter (se Bilaga A)¹.

Är motordrivet fordon eller därtill kopplat fordon försett med band eller medar, får fordonet icke föras på allmän väg, gata eller annan allmän plats, då fordonets bruttovikt överstiger 12,00 ton. Vad nu sagts skall dock för medfordon gälla allenast vid färd över bro.

4 mom. Traktor eller motorredskap eller fordon, som kopplats till traktor eller motorredskap, får icke föras på allmän väg, gata eller annan allmän plats, om fordonet med hänsyn till beskaffenheten av dess hjul, band eller medar kan medföra nämnvärd skada på körbanan.

¹ Bilagan har uteslutits här. Den föreslagna författningsändringen innebär en omräkning av de värden som anges i bilagan.

(Föreslagen lydelse)

b) då något boggitryck överstiger 12,00 ton;

c) då fordonets bruttovikt eller den sammanlagda bruttovikten av fordonen i fordonståget överstiger,

vid mindre avstånd än 2,0 meter mellan fordonets eller fordonstågets första och sista hjulaxel, 12,00 ton,

vid avstånd mellan sagda axlar uppgående till 2,0 men ej 2,2 meter, 12,50 ton,

vid avstånd mellan samma axlar uppgående till 2,2 meter eller däröver, 12,75 ton med tillägg av 0,25 ton för varje 0,2 meter, varmed axelavståndet överstiger 2,2 meter (se Bilaga A)¹.

d) då sammanlagda bruttovikten av fordonen i ett fordonståg överstiger 12,00 ton samt avståndet mellan sista axeln på ett av fordonen och första axeln på därtill kopplat fordon är mindre 3,0 meter eller, om ytterligare en axel är belägen mindre än 2,0 meter från någon av dessa axlar, mindre än 4,0 meter.

Är motordrivet fordon eller därtill kopplat fordon försett med band eller medar, får fordonet icke föras på allmän väg, gata eller annan allmän plats, då fordonets bruttovikt överstiger 18,00 ton.

4 mom. Motordrivet fordon eller därtill kopplat fordon får icke föras på allmän väg, gata eller annan allmän plats, om längden av fordonet eller fordonståget, lasten inräknad, överstiger 24,0 meter.

5 mom. Traktor eller motorredskap eller fordon, som kopplats till traktor eller motorredskap, får icke föras på allmän väg, gata eller annan allmän plats, om fordonet med hänsyn till beskaffenheten av dess hjul, band eller medar kan medföra nämnvärd skada på körbanan.

(Nuvarande lydelse)

5 mom. Om myndighets befogenhet att göra undantag från bestämmelserna i denna paragraf stadgas i 61 och 63 §§.

(Föreslagen lydelse)

6 mom. Om myndighets befogenhet att göra undantag från bestämmelserna i denna paragraf stadgas i 61 och 63 §§.

56 §.

1 mom. Sådan buss — — — — — i timmen.

Har till — — — — — bromsar 70

b) en släpvagn i annat fall, än som under a) sägs, samt släpvagnen är försedd med effektiva från fotbroms eller motsvarande anordning på bilen manövrerbara bromsar . . 50

b) en släpvagn i annat fall, än som under a) sägs, samt släpvagnen är försedd med effektiva från fotbroms eller motsvarande anordning på bilen manövrerbara bromsar eller har en totalvikt eller, när släpvagnen ej är lastad, tjänstevikt som ej överstiger en sjättedel av bilens tjänstevikt 70

c) en släpvagn — — — — — sägs 20

Har till bil kopplats endast en släpvagn, vars totalvikt icke överstiger en tredjedel av bilens tjänstevikt, må fordonen utan hinder av vad ovan stadgats föras med samma hastighet, som är medgiven för bilen utan släpvagn. Vad nu sagts om släpvagnens totalvikt skall, därest släpvagnen ej är lastad, gälla dess tjänstevikt.

61 §.

1 mom. Beträffande viss — — — meddelas, avseende

a) förbud mot trafik eller inskränkning i trafiken beträffande körriktning och provkörning eller övningskörning med fordon;

a) förbud mot trafik eller inskränkning i trafiken beträffande fordon av visst slag eller fordon med last av viss beskaffenhet eller beträffande körriktning, provkörning eller övningskörning med fordon;

b) parkering eller — — — — — färdhastighet;

d) inskränkning i trafiken beträffande fordon av visst slag eller fordon med last av viss beskaffenhet eller medgivande av större eller inskränkning till mindre axeltryck eller bruttovikt eller bredd å fordon och last än som tillåtes i 54 §;

d) medgivande av större eller inskränkning till mindre axeltryck, boggitryck eller bruttovikt eller inskränkning till mindre bredd eller längd på fordon, fordonståg eller last än som tillåtes i 54 §;

e) att viss — — — — — av trafiken.

Föreskrifter, som — — — — — av länsstyrelsen.

Ger länsstyrelsen tillstånd enligt 53 § till tävling med fordon, meddelar länsstyrelsen alla föreskrifter som påkallas med hänsyn till täv-

(Nuvarande lydelse)

(Föreslagen lydelse)

lingen. Länsstyrelsen meddelar också utan hinder av andra stycket sådana tillfälliga föreskrifter som fordras på grund av tjällossning och andra liknande förhållanden.

Länsstyrelsen äger — — — — lägre hastighet.

Väg må — — — — — statens vägverk.

Statens vägverk och statens trafiksäkerhetsverk meddelar, var inom sitt område, allmänna föreskrifter och anvisningar om lokala trafikföreskrifter.

63 §.

1 mom. Om särskilda skäl därtill äro, må för visst ändamål undantag medgivas från bestämmelserna i 54 § 1 och 2 mom., 55 § 1 mom. samt 56 § 1—3 mom. ävensom från lokal trafikföreskrift. Undantag meddelas i fråga om lokal trafikföreskrift av den myndighet, som utfärdat föreskriften, och eljest av trafiknämnden.

Undantag, som ovan sägs, må ock meddelas, om trafiken berör mer än en trafiknämnds verksamhetsområde inom visst län, av länsstyrelsen samt, om trafiken berör mer än ett län, av statens vägverk.

2 mom. Vid medgivande — — — å vägen.

Meddelas undantag — — — må ifrågakomma.

Beträffande fordon — — — — — i timmen.

1 mom. Om särskilda skäl därtill äro, må för visst ändamål undantag medgivas från bestämmelserna i 54 § 1, 2 och 4 mom., 55 § 1 mom. samt 56 § 1—3 mom. ävensom från lokal trafikföreskrift.

Undantag i fråga om hastighet meddelas av länsstyrelsen eller, om trafiken berör mer än ett län, av statens trafiksäkerhetsverk.

I övrigt meddelas undantag, om trafiken ej berör mer än en trafiknämnds verksamhetsområde av trafiknämnden, om den berör mer än en trafiknämnds verksamhetsområde inom ett län av länsstyrelsen, samt om den berör mer än ett län av statens vägverk.

Statens vägverk och statens trafiksäkerhetsverk meddelar, var inom sitt område, allmänna föreskrifter och anvisningar om undantag som avses i denna paragraf.

67 §.

Med dagsböter straffes den, som åsidosätter föreskrifterna i 53 §, 54 § 4 mom. eller 57 § 2 mom. tredje stycket eller 3 eller 4 mom. samt annan än gående som bryter mot 40 § 2 mom.

Med böter, — — — — mot 40 § 2 mom.

Befordras med — — — fordonets brukande.

För medverkan — — — 23 kap. brottsbalken.

Med dagsböter straffes den, som åsidosätter föreskrifterna i 53 §, 54 § 4 och 5 mom. eller 57 § 2 mom. tredje stycket eller 3 eller 4 mom. samt annan än gående som bryter mot 40 § 2 mom.

Denna förordning träder i kraft den 1 januari 1968.

Fordon eller fordonståg, som var i bruk före förordningens ikraftträdande, får utan hinder av bestämmelserna i 54 § 1 mom. d) och 4 mom. i den nya lydelsen brukas intill den 1 april 1968. Göres före denna dag ansökan om undantag för fordonet eller fordonståget från någon av nämnda bestämmelser, får fordonet brukas utan hinder av den bestämmelse ansökningen avser intill dess beslut meddelats i ansökningsärendet.

Lokal trafikföreskrift, som gäller vid förordningens ikraftträdande, äger alljämt giltighet. Detsamma gäller undantag, som medgivits enligt 63 § 1 mom.

Ärende, som ej är avgjort vid förordningens ikraftträdande, skall i förekommande fall överlämnas till myndighet, som enligt de nya bestämmelserna har att handlägga sådant ärende.

Lagförslaget

Det vid propositionen fogade lagförslaget har följande lydelse.

Förslag

till

Lag

angående ändrad lydelse av 2 § lagen den 4 december 1964 (nr 731) om trafiknämnder

Härigenom förordnas, att 2 § lagen den 4 december 1964 om trafiknämnder skall erhålla ändrad lydelse på sätt nedan anges.

(Nuvarande lydelse)

(Föreslagen lydelse)

2 §.

Trafiknämnd utgöres — — — två ledamöter.

Ordförande är polischefen i det polisdistrikt vari kommunen eller, i fall som avses i 1 § andra stycket, kommundelen ingår.

Ordförande är polischefen i det polisdistrikt vari kommunen eller, i fall som avses i 1 § andra stycket, kommundelen ingår. *Uppdrag att fullgöra uppgift som ankommer på ordföranden får av polischefen lämnas till högre polisbefäl enligt bestämmelser som meddelas av Konungen.*

Övriga ledamöter — — — till tjänstgöring.

Denna lag träder i kraft den 1 januari 1968.

Motionsyrkanden

Utskottet har i samband med propositionen behandlat följande i anledning av densamma väckta motioner, nämligen

A. de likalydande motionerna I: 903 av herr *Pettersson, Harald, m. fl.* och II: 1117 av herr *Asp m. fl.*, vari hemställes

»att riksdagen vid behandling av proposition 160 måtte uttala att efter b) i lagtexten till 56 § 1 mom. vägtrafikförordningen införes följande tillägg:

en påhängsvagn jämte tillkopplad släpvagn samt fordonstågets samtliga hjul äro försedda med effektiva från fotbroms eller motsvarande anordning på bilen manövrerbara bromsar . . . 70.»

B. de likalydande motionerna I: 904 av herrar *Tistad* och *Peterson, Eric Gustaf*, och II: 1118 av herr *Werbros*, vari hemställes

»att riksdagen måtte besluta att vägtrafikförordningens 56 § 1 mom. b) får följande lydelse:

56 §.

1 mom. Sådan buss — — — i timmen.

Har till — — — bromsar . . . 70.

b) en släpvagn i annat fall, än som under a) sägs, samt släpvagnen är försedd med effektiva från fotbroms eller motsvarande anordning på bilen manövrerbara bromsar eller har en totalvikt eller, när släpvagnen ej är lastad, tjänstevikt som uppgår till högst 400 kilogram och som ej överstiger en tredjedel av bilens tjänstevikt eller som uppgår till mer än 400 kilogram och ej överstiger en sjättedel av bilens tjänstevikt . . . 70.»

C. de likalydande motionerna I: 905 av herr *Schött* och II: 1119 av herrar *Tobé* och *Allard*, vari hemställes

»att riksdagen måtte besluta att 56 § av vägtrafikförordningen utformas i enlighet med väg- och vattenbyggnadsstyrelsens år 1963 framlagda förslag så att släpvagnar utan broms med en totalvikt av högst 1/3 av bilens tjänstevikt får framföras med en hastighet av högst 70 km/tim.»

D. motionen I: 906 av fru *Segerstedt Wiberg*, vari hemställes

»att riksdagen i sitt yttrande över författningsförslaget till Kungl. Maj:t måtte intaga en hemställan om att nordiska överläggningar i ämnet måtte äga rum, innan ändrade regler rörande fordons axeltryck, bruttovikt och längd beslutas.»

Motiven till förslagen i propositionen

Av motiven till förslagen i propositionen redovisar utskottet endast de delar som är av särskilt intresse med hänsyn till de i anledning av propositionen väckta motionerna. I övriga delar hänvisas till propositionen.

Fordonskombinationers hastigheter

Gällande bestämmelser

I 56 § VTF ges bestämmelser om högsta tillåtna hastighet för vissa slag av fordon och fordonskombinationer. Buss eller lastbil med totalvikt över 3,5 ton får inte föras med högre hastighet än 70 km/tim utom på motorväg, och motortrafikled, där hastigheten får vara 90 km/tim. Hastighetsgränserna för fordonskombinationer beror av antal släpfordon, typ av släpfordon, bromsutrustning och viktförhållanden. Gränserna är för olika fall 70, 50, 40, 30 och 20 km/tim. Överstiger släpvagnens totalvikt eller, i olastat tillstånd, tjänstevikt inte en tredjedel av dragfordonets tjänstevikt, får kombinationen föras med samma hastighet som dragfordonet utan släp.

För dragbil med påhängsvagn, vars samtliga hjul är försedda med effektiva från fotbroms eller motsvarande anordning på dragfordonet manövrerbara bromsar, gäller hastighetsgränsen 70 km/tim. En bil med annan släpvagn än påhängsvagn får föras med högst 50 km/tim om släpvagnen har sådana effektiva bromsar som nyss sagts. I annat fall än de nu nämnda gäller maximihastigheten 40 km/tim om släpvagnens bruttovikt inte överstiger bilens. Samma gräns gäller kombinationer med två släpvagnar, försedda med effektiv bromsutrustning, liksom bärgningsbil, när den används för bogsering. Bil med en släpsläde, vars bruttovikt inte överstiger bilens, får föras med 30 km/tim. I andra fall än de här uppräknade är hastighetsgränsen för bil med tillkopplat fordon 20 km/tim.

Enligt 6 § 1 mom. VTF gäller vissa krav på bromsanordning för släpvagn som dras av bil. Är släpvagnen avsedd för personbefordran eller överstiger totalvikten 750 kg, skall den ha effektiv broms som kan manövreras från fotbroms eller motsvarande anordning på dragfordonet och som är så beskaffad att släpvagnen automatiskt bromsas in vid brott på kopplingsanordningen. Automatisk bromsverkan fordras emellertid inte i fråga om tvåhjulig husvagn eller mindre bagagevagn som är försedd med tillförlitlig reservkoppling (t. ex. kedja eller ställina). Släpvagn avsedd för personbefordran eller vars tjänstevikt överstiger 400 kg skall vara utrustad med broms som kan hålla kvar släpvagnen på sluttande mark, även om vagnen fränkopplats bilen. Bromsen skall kunna manövreras från släpvagnen eller,

om denna ej är avsedd för personbefordran, från någon plats vid sidan av den.

Genom en kungörelse den 8 mars 1963 (nr 38) om undantag rörande vissa släpvagnar från 6 § 1 mom. och 56 § 1 mom. VTF har s. k. påskjutsbromsar på tvåhjulig släpvagn med totalvikt av högst 1 500 kg jämställts med sådan effektiv bromsutrustning som sägs i 6 § 1 mom. och 56 § VTF.

Trafiksäkerhetsrådets utredning

Tunga fordonskombinationer

Med tung fordonskombination förstår utredningen dragbil med totalvikt över 3,5 ton jämte därtill kopplat släpfordon.

Från näringslivets sida har samstämmigt uttalats önskemål om minst 70 km/tim som övre gräns för hastigheten, där nu lägre gräns gäller. Lastbilsfabrikanterna förordar 70—75, speditjons- och transportföretag samt företrädare för transporter av flytande gods 70—80, skogsbruksnäringen samt gruv- och byggnadsindustrin 70 km/tim.

En statistisk bearbetning av olyckor utanför tätbebyggt område under 1960 har visat, att personskada förekommit i mindre omfattning vid olyckor där tunga kombinationer varit delaktiga än vid övriga olyckor. De vanligaste olyckorna med fordonskombinationer var mötesolyckor, singelolyckor och omkörningsolyckor i nämnd ordning.

Mötesolyckorna inträffade till största delen på vägar under 6 m bredd och i flertalet fall vid möten med andra tunga fordon eller kombinationer. Någon större skillnad har därvidlag inte konstaterats mellan kombinationer som haft 50 och de som haft 60 km/tim som hastighetsgräns. Omkörningsolyckorna antas bero på att tunga kombinationer i mycket stor utsträckning går fram på vägar med stark trafik. Andelen mörkerolyckor var för tunga kombinationer något större än för andra fordonstyper. Detta tillskrivs förhållandet att tunga fordonskombinationer färdas nattetid i större utsträckning än andra fordonskategorier.

Fordonsdefekter medverkade vid ungefär 10 % av olyckorna. De vanligaste defekterna var bromsfel eller brusten kopplingsanordning.

De företagna undersökningarna har inte gett underlag för entydiga slutsatser om vilka följder en revidering av hastighetsbestämmelserna skulle få från olyckssynpunkt. Vid undersökningarna har emellertid inte framkommit något som talar för att olycksfrekvensen skulle märkbart öka eller skadorna bli påtagligt svårare vid en måttlig höjning av hastigheten för vissa tunga kombinationer.

Vid studier av tillämpade hastigheter för tunga kombinationer utanför tätbebyggt område har framgått, att högsta medgivna hastighet oftast överskridits och att överskridandet varit större ju lägre hastighet som gällt. Endast för kombinationer med en tillåten högsta hastighet av 70 km/tim har

underskridanden varit vanligare än överskridanden. Under gynnsamma vägförhållanden förelåg en tendens mot samma hastighet för alla tunga fordon, oberoende av tillåten hastighet. Studier av köförhållanden har visat, att betydligt fler fordon ligger i kö efter tunga än efter lätta kombinationer. Vidare förekom förhållandevis fler köfordon efter tunga kombinationer än efter tunga singelfordon.

Utredningen finner det framgå av undersökningarna, att det från trafikteknisk synpunkt är motiverat med en höjning av den tillåtna hastigheten från 50 till 70 km/tim för tunga bilar med endast en släpkärra eller vanlig släpvagn med effektiv broms. En sådan höjning anses erbjuda betydande fördelar med hänsyn till efterlevnaden, övervakningen och trafikekonomin. Höjningen kan ske utan att allmänna krav på framkomlighet och säkerhet i trafiken eftersätts.

Särskilda omkörningsstudier har bedrivits för att utröna hur dels hastigheten, dels längden hos en tung kombination inverkar på möjligheterna att företa omkörningar av kombinationen samt på beteendet hos de trafikanter som företar sådana omkörningar. Teoretiska beräkningar har gett vid handen, att både en höjning av hastigheten och en ökning av längden medför försämrade möjligheter till omkörning för andra trafikanter. Vid en hastighet av 90 km/tim hos omkörande fordon och mötande trafik kan en höjning av fordonskombinationens hastighet från exempelvis 50 till 70 km/tim reducera omkörningsmöjligheterna med 25 %.

Studierna har också inriktats på frågan om de försämrade omkörningsmöjligheterna vid högre hastighet hos kombinationerna medför att de omkörande trafikanterna tar större risker. Det har framgått, att andelen trafikanter som använder en för lång omkörningssträcka blir större såväl när kombinationens längd som när dess hastighet ökas. Några fullt entydiga resultat i fråga om effekten av en hastighetshöjning för olika typer av kombinationer har dock inte kunnat erhållas. Över huvud taget sjönk den totala omkörningsfrekvensen markant när hastigheten höjdes. Även om andelen riskfyllda omkörningar som regel var något större vid 70 km/tim var det totala antalet riskfyllda omkörningar ca 50 % lägre vid den hastigheten än vid 50 km/tim. Studierna har visat, att det inte skulle innebära något nämnvärt eftersättande av trafiksäkerheten, om hastigheten för fordon med tillkopplad bromsförsedd släpvagn höjs från 50 till 70 km/tim, dvs. samma hastighetsgräns som gäller för dragbil med påhängsvagn.

De fordonstekniska egenskaperna hos tunga kombinationer har hittills studerats i mycket ringa omfattning. En skärpning av de tekniska kraven är enligt utredningen önskvärd, främst beträffande fordonsdetaljers hållfasthet, bromsutrustning, dynamisk stabilitet och manöverorgan.

Utredningen anser förekomsten av ett flertal hastighetsgränser otillfredsställande från övervakningssynpunkt och troligen också mindre lämplig från trafiksäkerhetssynpunkt. Så få hastighetsgränser som möjligt med an-

passade krav på fordonens konstruktion och låg hastighetsgräns för fordon som inte fyller dessa krav torde vara en bättre lösning. Några hållbara motiveringar för skilda hastighetsgränser för å ena sidan bil med påhängsvagn och å andra sidan bil jämte släpvagn av annan typ med tillfredsställande bromsanordningar har inte kunnat påvisas. En höjning från 50 till 70 km/tim för sistnämnda kategori torde, även om den måhända f. n. inte kan motiveras fordonstekniskt, tills vidare kunna accepteras.

Utredningen anser det olämpligt att f. n. föreslå någon ändring av hastighetsbestämmelserna för kombinationer med två eller fler släpvagnar. Dels anses forskningsunderlaget för ringa, dels ökar svårigheterna att anpassa bromskraften mellan axlarna med antalet axlar, dels minskar fordonsförarens möjligheter att klara en besvärlig situation ju fler fordonsenheter som ingår i kombinationen och ju högre hastigheten är.

Inte heller föreslås någon höjning av 40-kilometersgränsen för kombination med obromsad släpvagn. Skälet är att ökad användning av obromsade släpvagnar bör motverkas. Undantag görs för bil med obromsad släpvagn, vars totalvikt inte uppgår till en sjättedel av dragbilens tjänstevikt. Sådan kombination föreslås få köra med 70 km/tim. Undantaget gäller främst de lätta kombinationerna men har generell giltighet och omfattar, i förekommande fall, även tunga kombinationer.

F. n. gäller som nämnts, att fordonskombination, där släpvagnens totalvikt eller, i olastat tillstånd, tjänstevikt inte överstiger en tredjedel av dragfordonets tjänstevikt, får föras med samma hastighet som medges för dragfordon utan släpvagn. Med hänsyn till resultatet av undersökningarna för lätta kombinationer föreslår utredningen, att denna regel slopas.

I anslutning till förslaget om höjning av maximifarten från 50 till 70 km/tim för dragbil, vartill kopplats en släpvagn utrustad med tillfredsställande bromsanordning eller med totalvikt som ej överstiger en sjättedel av dragbilens tjänstevikt, betonar utredningen att besiktningskontrollen vid genomförande av förslaget sannolikt bör skärpas i många avseenden samtidigt som fortlöpande studier bör ske av de fordonstekniska egenskaperna hos tunga fordon och kombinationer.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen och statens väginstitut har biträtt förslagen.

Lätta fordonskombinationer

Med lätt fordonskombination förstår utredningen dragbil med totalvikt av högst 3,5 ton jämte därtill kopplad släpkärria, dvs. släpvagn med en axel eller boggi, dock ej påhängsvagn.

Utredningen konstaterar inledningsvis, att lätta kombinationer i övervägande grad består av personbil med husvagn. För dessa har trafikekonomiska synpunkter ringa betydelse.

Studier av olyckor med lätta kombinationer har företagits men materia-

let har varit begränsat och utredningen finner det svårt att dra några slutsatser om hastighetens betydelse för olyckornas uppkomst. Det har emellertid framgått, att de vanligaste olyckorna varit mötes- och omkörningsolyckor. Mötesolyckorna anses ha haft mindre direkt samband med den medgivna högsta hastigheten än med en felbedömning av det egna och det mötande fordonets bredd. Inte heller omkörningsolyckorna har enligt utredningen i någon högre grad berott på hastigheten utan på felbedömning av fordonslängden, bl. a. på grund av bristande vana och erfarenhet hos föraren. Omkörningsolyckorna synes inträffa oftare med lätta kombinationer än med exempelvis personbil utan släpvagn.

Utöver studier av olyckor har utredningen studerat hastigheter och omkörningsförlopp för lätta kombinationer. I fråga om hastigheter tyder undersökningarna på en anpassning till samma hastighet oberoende av den för olika kombinationer medgivna hastigheten. Hastigheten rörde sig vanligen om 65—75 km/tim. Vid punkthastighetsmätningar överskred ca 75 % av de lätta kombinationerna den högsta tillåtna hastigheten med i medeltal 15—25 km/tim. De lätta kombinationerna förekom som köledare i ungefär samma utsträckning som tunga fordon och kombinationer. Fordonskombinationernas totala längd påverkade inte nämnvärt omkörningsförloppet vid hastigheterna 50 och 70 km/tim. De omkörande fordonens risktagning var inte större vid 70 än vid 50 km/tim. Inte heller skilde sig insvängningstiderna för omkörande fordon om hastigheten var 50 eller 70 km/tim.

Med hänvisning till utförda studier av omkörningsmöjligheterna drar utredningen slutsatserna, att lätta fordonkombinationer inte bör utföra accelererande omkörningar vid en hastighet av omkring 70 km/tim eller däröver och att dragfordonen bör uppfylla krav på motorstyrka, som är beroende av bl. a. kombinationens vikt.

Vid studier beträffande kördynamik har framkommit, att dragfordonet bör vara relativt tungt, ha stort masströghetsmoment, kraftigt dimensionerade däck, långt axelavstånd samt kort överhäng, medan släpfordonet bör ha liten massa, hög kulbelastning, långt avstånd mellan dragkula och släpfordonsaxel och kraftigt dimensionerade däck. Studierna har visat, att en lämpligt dimensionerad lätt kombination har tillfredsställande dynamisk stabilitet vid hastigheter över 100 km/tim. I ogynnsamma fall kan dock instabilitet uppträda vid hastigheter under 70 km/tim.

Av skilda skäl kan kördynamisk klassning av lätta kombinationer, baserad på relativ vikt mellan släpfordonets och dragfordonets massa, inte förordas. Provkörning för typgodkännande av olika slag av kombinationer med avseende på kördynamiska egenskaper torde vara den lämpligaste metoden tills vidare. Med hänsyn till svårigheten att finna ett rättvist klassningssystem är det i princip olämpligt att godkänna olika kombinationer för skilda hastighetsgränser. I stället torde en enda hastighetsgräns

för alla lätta kombinationer vara att föredra. Vissa fordringar på dynamisk stabilitet måste dock uppfyllas.

Studier rörande bromsförmåga och stabilitet vid bromsning har gett vid handen, att en fordonskombination är en större olyckrisk än ett ensamt fordon om instabilitet uppträder genom hjullåsning vid bromsning. Fällknivsverkan uppkommer nämligen snabbt och är svår att bemästra. Svårigheten ökar med ökande hastighet. Därför bör fri fart inte tillåtas för någon typ av kombination. Utförda bromsprov och teoretiska beräkningar har visat att, vid normalt väglag och under förutsättning att släpfordonet är försett med bromsar eller har en totalvikt som inte överstiger en sjättedel av dragbilens tjänstevikt, 50 är en säker, 70 en godtagbar och 90 km/tim en hastighet som inte kan rekommenderas.

Utredningen anser det klarlagt att man genom lämpliga krav, vilkas uppfyllande bör kontrolleras vid besiktning, kan säkerställa tillräckligt goda köregenskaper hos lätta fordonskombinationer för att en måttlig höjning av de nuvarande hastighetsgränserna skall kunna motiveras, detta oavsett att en fordonskombination får anses vara en större trafikrisk än det ensamma dragfordonet. Utredningen föreslår en enhetlig högsta tillåten hastighet av 70 km/tim för lätta kombinationer. Som villkor bör gälla, att kombinationen uppfyller vissa krav rörande dynamisk stabilitet och att släpvagnen antingen är utrustad med effektiva bromsar eller har en totalvikt som inte överstiger en sjättedel av bilens tjänstevikt. Annars bör 40 km/tim vara högsta gräns.

Förslaget leder till att bestämmelserna i 56 § 1 mom. sista stycket VTF, som medger fri hastighet för lätta kombinationer när släpvagnens totalvikt inte överstiger en tredjedel av bilens tjänstevikt, bör utgå. Enligt utredningen föreligger inte skäl att föreslå högre tillåten hastighet på motorväg än på annan väg.

Också förslagen i denna del har biträtts av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen och statens väginstitut.

Sammanfattning

Om utredningens förslag genomförs ändras hastighetsgränserna för de kombinationer som berörs av förslagen på följande sätt.

A. Bromsad släpvagn med totalvikt (eller i olastat tillstånd tjänstevikt) som uppgår till högst 1/3 av dragbilens tjänstevikt:

om dragbilen är buss eller lastbil med totalvikt över 3,5 ton en sänkning av maximihastigheten på motorväg och motortrafikled från 90 till 70 km/tim men i övrigt en oförändrad gräns vid 70 km/tim,

om dragbilen är buss eller lastbil med totalvikt av högst 3,5 ton eller personbil en sänkning från fri fart till en maximihastighet av 70 km/tim.

B. Bromsad släpvagn med högre totalvikt (eller tjänstevikt) än nyss sagts i förhållande till dragbilens tjänstevikt:

om dragbilen är buss eller lastbil med totalvikt över 3,5 ton en höjning av maximihastigheten från 50 till 70 km/tim,

om dragbilen är buss eller lastbil med totalvikt av högst 3,5 ton eller personbil en höjning av maximihastigheten från 50 till 70 km/tim.

C. Obromsad släpvagn med totalvikt (eller i olastat tillstånd tjänstevikt) som uppgår till högst 1/3 av dragbilens tjänstevikt:

om dragbilen är buss eller lastbil med totalvikt över 3,5 ton en sänkning av maximihastigheten från 90 km/tim på motorväg och motortrafikled och 70 km/tim i övrigt till 40 km/tim eller, om släpvagnens totalvikt är högst 1/6 av dragbilens tjänstevikt en sänkning på motorväg och motortrafikled från 90 till 70 km/tim men i övrigt en oförändrad gräns vid 70 km/tim,

om dragbilen är buss eller lastbil med totalvikt av högst 3,5 ton eller personbil en sänkning från fri fart till en maximihastighet av 40 km/tim eller, om släpvagnens totalvikt är högst 1/6 av dragbilens tjänstevikt, en sänkning från fri fart till maximihastigheten 70 km/tim.

D. Obromsad släpvagn med högre totalvikt (eller tjänstevikt) än nyss sagts i förhållande till dragbilens tjänstevikt:

en oförändrad maximihastighet av 40 km/tim.

Remissyttrandena

Tunga fordonskombinationer

Huvuddelen av remissinstanserna tillstyrker eller godtar förslagen.

Den föreslagna höjningen för släpvagnar med effektiva bromsar vinner nära nog fullständig anslutning i remissyttrandena. Ett fåtal remissinstanser avstyrker eller är tveksamma.

Länsstyrelsen i Hallands län anser att tendensen till överträdelser av gällande bestämmelser rimligtvis inte kan anföras som skäl för liberalisering av gällande rätt. *Svenska järnvägsföreningen* är tveksam och finner det lämpligt att stanna vid samma hastighet som gäller i bl. a. Danmark och Västtyskland, nämligen 60 km/tim. *Länsstyrelsen i Jönköpings län* anser det värt att överväga om inte en höjning av hastigheten från 50 till 70 km/tim bör förbehållas fordon med viss begränsad längd. *Länsstyrelserna i Älvsborgs och Västernorrlands län* tillstyrker förslaget med tvekan.

Flera remissinstanser understryker utredningens uttalanden, att besiktningskontrollen sannolikt måste skärpas och fortlöpande studier företas av de fordonstekniska egenskaperna.

Statens väginstitut framhåller, att vissa egenskaper hos nu förekommande tryckluftsbromsar måste beaktas. Dessa är behäftade med fördröjningar, som får ökad betydelse vid ökade fordonslängder. För att undvika olyckor kan det vara nödvändigt med tillsattdon i fordon. Inom väginstitutet pågår forskning härom. *Svensk bilprovning* påpekar, att den väntade skärpta kontrollen direkt kommer att påverka bolagets besiktningsverksam-

het. Bolaget förutsätter, att det får medverka vid utarbetandet av de bestämmelser om skärpt besiktningskontroll som utredningen ansett nödvändiga.

Svenska transportarbetareförbundet vill inte motsätta sig förslagen men kräver före en författningsändring utredningar av olika slag med sikte på åtgärder för att öka säkerheten när det gäller de tunga kombinationerna. Fordonskombinationer med obromsade släpvagnar bör enligt förbundet inte få förekomma annat än övergångsvis för att det nuvarande beståndet successivt skall kunna utgå.

Statens biltrafiknämnd erinrar om den växande betydelse som kombinationen dragbil jämte påhängsvagn och tillkopplad släpvagn fått på senare år, framför allt i den internationella trafiken av typen roll off roll on. Enligt utredningens förslag skall sådan kombination, liksom hittills, endast få framföras med maximalt 40 km/tim. Det är av intresse att den får föras med samma hastighet som dragbil med släpvagn, dvs. 70 km/tim. Liknande synpunkter och yrkanden framför *domänverket* (gemensamt med Skogsbrukets motortransportkommitté), *skogsstyrelsen*, *Sveriges bilindustri- och bilgrossistförening* och *Motorbranschens riksförbund*, *Näringslivets trafikdelegation*, *Svenska cementföreningen*, *Svenska sågverksföreningars riksförbund* och *AB Sågverksintressenter*, *Svenska gruvföreningen*, *Sveriges redareförening*, *Sveriges Mekanförbund*, *Södra Sveriges Skogsägares Förbund* och *vägplaneutredningens* majoritet. Om en sådan hastighetshöjning inte är möjlig nu, bör enligt några remissinstanser ytterligare undersökningar utföras för att klarlägga vilka tekniska krav som kan behöva ställas för ändamålet. Vissa framhåller, att samtliga normala och rationella kombinationer bör få tillämpa samma hastighet, 70 km/tim, om godtagbara tekniska krav uppfylls.

Sveriges trafikbilägares riksorganisation, *Svenska vägföreningen* och *Motororganisationernas samarbetsdelegation* har i princip samma yrkanden. Förstnämnda organisation anför att inga försök gjorts av utredningen att studera effekten av annan högre hastighet än 70 km/tim. Samtliga tre instanser anser vidare, att fortsatta försök bör göras för att studera och tillvarata möjligheterna till ytterligare höjningar av hastigheten för den tunga trafiken i takt med den fordonstekniska och vägtekkniska utvecklingen.

Förslaget att högsta tillåtna hastighet på motorväg och motortrafikled för vissa tunga kombinationer skall sänkas från 90 till 70 km/tim avstyrks av *länsstyrelsen i Hallands län*, *skogsstyrelsen*, *Sveriges redareförening*, *Sveriges Mekanförbund*, *Svenska vägföreningen* och *Motororganisationernas samarbetsdelegation*, *Sveriges bilindustri- och bilgrossistförening* och *Motorbranschens riksförbund* samt *Svenska Petroleum Institutet*.

Lätta fordonskombinationer

Utredningens förslag har så gott som undantagslöst tillstyrkts eller lämnats utan erinran i remissyttrandena.

I fråga om den föreslagna hastighetshöjningen avstyrker endast *riksåklagaren*, som anser att en närmare utredning om antalet berörda lätta kombinationer bör föregå en författningsändring. Utredningen behövs för att planlägga nödvändiga polisiära insatser för den ökade övervakning som de nya bestämmelserna aktualiserar.

Några remissinstanser finner vissa särskilda åtgärder påkallade i sammanhanget. *Länsstyrelsen i Älvsborgs län* anser, att det vid maximihastigheten 70 km/tim krävs bestämmelser som medger besiktning av hela fordonskombinationen. *NTF* förordar skärpt typbesiktning av husvagnar och trailers m. m. med sikte på att en viss släpvagn skall godkännas endast för vissa bilmodeller och tvärtom. Vidare bör övervägas, om det behövs regler angående förhållandet mellan dragbilens motorstyrka och kombinationens vikt. *Svensk bilprovning* framhåller svårigheterna att utföra stabilitetsprov i det praktiska besiktningsarbetet och ifrågasätter, om det är rimligt att alla dessa prov utförs med varje fordonskombination. Det bör utredas om stabilitetsbedömningen i vissa fall kan ske utan körprov. Annars måste en praktiskt tillämpbar och säker metod för detta utarbetas. *Svenska vägföreningen* och *Motororganisationernas samarbetsdelegation* föreslår, att typgranskning införs beträffande de för kombinationskörning särskilt avsedda apparaterna och systemen i dragfordon och släpfordon. Vidare förordas, att nuvarande bestämmelser om relativ vikt mellan dragfordon och släpfordon ersätts med bestämmelser om förhållandet mellan dragkraft och sammanlagd vikt. Provkörningar bör utföras för typgodkännande av fordonskombinationer, varvid som villkor för godkännande kan anges krav på viss utrustning, t. ex. bestämda egenskaper hos däck, färdstabilisator, bibehållen bromsverkan efter långvarig bromsning. Sänkt viktgräns bör införas för släpfordon med påskjutsbroms. Vidare föreslås som komplettering till utredningens förslag dels att samtliga hjul på lätta fordonskombinationer, som framförs under vinterväglag, skall vara obligatoriskt utrustade med dubbade däck helst redan från hösten 1967, dels att den högsta tillåtna hastigheten för lätta kombinationer tas upp till förnyat övervägande så snart föreslagen revision av typgransknings- och viktbestämmelser skett.

Vad gäller utredningens förslag att 56 § 1 mom. tredje stycket VTF skall utgå framhåller *överståthållarämbetet*, att ett stort antal släpfordon som anskaffats med beaktande av de nuvarande bestämmelserna med det nya förslaget hastighetsbegränsas till 40 km/tim eller måste ha bromsutrustning. Dessa släpfordon bör under en lämplig övergångstid få framföras med 70 km/tim för att ägarna under tiden skall kunna komplettera bromsutrustningen. Detta anser också *Svenska vägföreningen* och *Motororganisationernas samarbetsdelegation*. De föreslår en övergångstid av fyra år.

Länsstyrelsen i Stockholms län anser, att den nuvarande bestämmelsen i 56 § 1 mom. tredje stycket andra punkten VTF, att vid olastat tillstånd släpvagnens tjänstevikt skall gälla i stället för dess totalvikt, bör få gälla

även framdeles. Det förekommer nämligen numera i allt större utsträckning dragfordon i kombination med trailer för fritidsbåtar m.m. Dessa trailers, som är lätta och i allmänhet saknar bromsanordningar, skulle med utredningens förslag endast få köras med 40 km/tim i olastat tillstånd. Med det föreslagna tillägget blir hastigheten i stället 70 km/tim., vilket inte torde innebära att trafiksäkerheten eftersätts. *Svensk bilprovning* har i princip samma yrkande.

Departementschefen

För tunga fordon och olika slag av fordonskombinationer gäller sedan länge bestämmelser om högsta tillåtna hastighet. Den tekniska utvecklingen på fordonssidan har möjliggjort vissa höjningar av hastighetsgränserna. År 1962 höjdes bl. a. maximihastigheten för dragbil med bromsad påhängsvagn från 50 till 70 km/tim. Några olägenheter av denna hastighetshöjning har inte visat sig.

Den fortsatta översyn av hastighetsgränserna som trafiksäkerhetsrådet företagit har lett till förslag om ändring av bestämmelserna för kombinationer med en släpvagn.

Hastighetsgränsen för sådan kombination med bromsad släpvagn som nu har 50 km/tim som maximifart bör enligt rådet höjas till 70 km/tim.

Vidare föreslås, att 56 § 1 mom. sista stycket VTF skall upphävas. Det betyder, att dragbil med släpvagn, vars totalvikt — eller i olastat tillstånd tjänstevikt — inte uppgår till mer än 1/3 av dragbilens tjänstevikt, inte längre skall få föras med den hastighet som är tillåten för dragbilen ensam.

Slutligen skall enligt förslaget dragbil med obromsad släpvagn få framföras med 70 km/tim, om släpvagnens totalvikt inte uppgår till mer än 1/6 av dragbilens tjänstevikt.

Jag har i samband med den tidigare utförligare redogörelsen för utredningsförslaget gett en sammanfattning av hur nu gällande hastighetsgränser för olika kombinationer ändras om förslagen genomförs. Slutresultatet blir en gemensam maximihastighet av 70 km/tim för alla kombinationer som består av dragbil med en släpvagn, utom när släpvagnen saknar bromsar och har en totalvikt som överstiger 1/6 av dragbilens tjänstevikt.

Trafiksäkerhetsrådet har principiellt utgått från att hastighetsgränserna bör vara så enhetliga som möjligt. Ett system med ett flertal olika gränser är otillfredsställande från övervakningssynpunkt och torde vara olämpligt från trafiksäkerhetssynpunkt.

Den föreslagna höjningen av maximihastigheten för vissa bromsade släpvagnar från 50 till 70 km/tim bidrar till en sådan enhetlighet och har vid de utförda undersökningarna inte funnits olämplig med hänsyn till trafiksäkerheten.

Till stöd för sin uppfattning att högre maximihastighet än 70 km/tim inte bör tillåtas för någon kombination har rådet främst åberopat, att enligt de teoretiska och praktiska prov som utförts en fordonskombination är en större risk än ett ensamt fordon, om instabilitet uppstår när hjulen låses vid inbromsning. Fällknivsverkan har visat sig uppstå mycket snabbt och vara svår att bemästra. För en kombination med bromsad släpvagn har vid normalt väglag 50 km/tim visat sig vara en säker hastighet, 70 km/tim en godtagbar hastighet och 90 km/tim en hastighet som inte kan rekommenderas.

Hastigheten 70 km/tim har också befunnits godtagbar för obromsad släpvagn, vars totalvikt inte överstiger 1/6 av dragbilens tjänstevikt. För obromsade släpvagnar i övrigt innebär förslaget en högsta tillåten hastighet av 40 km/tim. Högre hastighet kan inte godtas med hänsyn till att risken för att kombinationen »viker sig» ökar genom påskjutskraften från ett obromsat släpfordon, när dragfordonet inbromsas.

Förslagen har tillstyrkts på de allra flesta håll vid remissbehandlingen. Endast på en punkt har invändning framförts i flera yttranden. Det gäller sänkningen av maximihastigheten på motorväg och motortrafikled från 90 till 70 km/tim för vissa tunga kombinationer. Ett tiotal remissinstanser anser denna sänkning obefogad. Med hänsyn särskilt till vad trafiksäkerhetsrådet anfört om att en hastighet över 70 km/tim inte är förenlig med trafiksäkerheten i fråga om någon kombination och att detta gäller oberoende av vägtyp, kan jag inte frångå utredningsförslaget i denna del.

I ett flertal yttranden tas frågan upp om höjning av högsta tillåten hastighet för kombination med påhängsvagn jämte tillkopplad släpvagn från 40 till 70 km/tim. Det framhålls, att sådan kombination under senare år fått ökande betydelse, framför allt i den internationella trafiken av typ »roll-on-roll-off». Trafiksäkerhetsrådet har ansett det olämpligt att nu föreslå någon ändring i fråga om dragbil med två eller flera släpvagnar. Jag är inte heller beredd att förorda någon ändring men utgår från att trafiksäkerhetsverket uppmärksammar denna fråga.

Jag biträder för min del utredningens förslag om ändring i hastighetsbestämmelserna och förordar att 56 § 1 mom. VTF ändras i enlighet härmed. Till föreskriften, att obromsad släpvagn med totalvikt som uppgår till högst 1/6 av dragbilens tjänstevikt får föras med högst 70 km/tim bör emellertid, som ett par remissinstanser påpekat, fogas tillägget att tjänstevikten i stället för totalvikten skall vara avgörande, om släpvagnen inte är lastad. Därigenom kan exempelvis bil med båttrailer, när trailern är tom, få köras med 70 i stället för 40 km/tim.

Jag kan inte biträda förslaget i några remissyttranden om undantagsbestämmelser för kombinationer som förvärvats före ikraftträdandet av bestämmelserna och för vilka maximihastigheten sänks till 40 km/tim om släpvagnen inte förses med bromsar. Enligt trafiksäkerhetsrådets provningsresultat skulle ett sådan undantag vara olämpligt från trafiksäker-

hetssynpunkt. Det skulle dessutom komplicera övervakningen av bestämmelsernas efterlevnad.

— —

Motionerna

I *motionen I: 906* av fru Segerstedt Wiberg åberopas Nordiska rådets rekommendation 1967: 1, som överlämnades till regeringarna i de nordiska länderna i april månad 1967. I rekommendationen hemställdes att regeringarna snarast möjligt undersöker möjligheterna att samordna inskränkningarna i axeltryck, bruttovikt och fordonsdimensioner på de viktigaste genomfartslederna i de nordiska länderna. Motionären anför i anledning härav att den i propositionen föreslagna maximala fordonslängden 24 m är större än vad som gäller i övriga nordiska länder. Det föreslagna högsta axeltrycket är det högsta tillåtna i något nordiskt land. Det högsta boggitrycket enligt förslaget kan emellertid innebära begränsning i förhållande till Danmark och Finland, där högre boggitryck tillåtes. Det är enligt motionärens uppfattning av vikt att bestämmelserna på detta område i möjligaste mån åstadkommes i nordiskt samarbete. I annat fall måste för vissa transporter inom Norden omlastningar ske vid gränserna. Det har uppkommit betydande olägenheter och åtskillig irritation i dylika lägen. Motionären framhåller slutligen att kontakt bör tas med grannländerna för att utröna i vilken utsträckning man kan enas om uniforma regler, innan de nya svenska bestämmelserna utfärdas.

I *motionerna I: 903* av herr Pettersson, Harald, m. fl. och *II: 1117* av herr Asp m. fl. framhålls att den föreslagna höjningen av högsta tillåten hastighet till 70 km/tim för tung lastbil med tillkopplad släpvagn även bör omfatta fordonskombinationen dragbil med påhängsvagn jämte tillkopplad släpvagn. Fördelarna av kombinationen påhängsvagn med tillkopplad släpvagn är enligt motionärernas uppfattning ur många synpunkter påtagliga. En dragbil med den säkra kopplingsanordningen vändskiva och tapp, på vilken påhängsvagnen lagras, ger en smidig och följsam kombination med som regel bättre spårningsegenskaper och kurvtagningsförmåga än lastbil med släpvagn. Utvecklingen av kombinationen främjar vidare en rationell transportteknik. Dragbilen kan tjänstgöra som dragande enhet för flera påhängsvagnar och tvingas ej till stillastående under lastning och lossning, som är fallet med en lastbil. Genom en s. k. dollykopp-ling kan dragbilen medföra två påhängsvagnar med möjlighet att vidarebefordra endast en av dem i speciella fall exempelvis från terminal till en mottagare i centrala stadsområden. Ingen annan fordonskombination torde besitta samma möjligheter till smidig trafikpassning. Den ger vidare ovedersägligt avgjort bästa axelfördelning för det äldre omoderna brobeståndet. Trafiksäkerhetsrådet har i sin utredning kraftigt understrukt fördelarna av en mera jämnflytande trafik, och dessa utgör huvudmotivet

för de ändrade bestämmelserna. Det måste enligt motionärernas mening vara ett önskemål att inte framtvunga ett onödigt stort antal omkörningar mellan de tunga fordonen eller fordonskombinationerna, vilket skulle bli fallet om en grupp av fordon hålls kvar vid en betydligt lägre hastighet än de andra. Motionärerna framhåller vidare att starka nationalekonomiska intressen talar för en höjning till 70 km/tim. 40 km/tim är en orimligt låg hastighet och ett eventuellt bibehållande av denna maximigräns skulle innebära miljonförluster för de industrier och trafikutövare som är beroende av och har satsat på fordonskombinationen dragbil med påhängsvagn jämte släpvagn. Dessutom läses utvecklingen för denna fordonskombination som är den mest rationella som finns i dag. Motionärerna framhåller slutligen att ett stort antal remissinstanser har förordat en höjning av maximihastigheten till 70 km/tim för ifrågavarande fordonskombination.

I *motionerna I: 904* av herrar Tistad och Peterson, *Eric Gustaf, II: 1118* av herr Werbro, *I: 905* av herr Schött och *II: 1119* av herrar Tobé och Allard framhålls att den föreslagna bestämmelsen att bil med obromsad släpvagn, vars totalvikt eller — när släpvagnen inte är lastad — tjänstevikt överstiger en sjättedel av bilens tjänstevikt, får föras med en högsta hastighet av 40 km/tim innebär en inskränkning mot nuvarande bestämmelse. Denna tillåter nämligen att fordonskombinationen förs med samma hastighet som gäller för dragfordonet, om släpvagnens totalvikt eller — när den inte är lastad — dess tjänstevikt inte överstiger en tredjedel av bilens tjänstevikt. Den föreslagna ändringen kommer enligt motionärerna att innebära svåra avbräck för vissa ägare av lättare släpvagnar, såsom idrottsutövare inom båt- och motorsporten, lantbrukare, trädgårdsmästare och handelsresande. Beträffande behovet av ifrågavarande fordonskombinationer inom båtsporten framhålls särskilt att stora seglingstävlingar med lättare båtar äger rum på skilda platser i landet och att båtarna i de flesta fall transporteras till tävlingarna med trailer. En typisk trailer för denna kategori båtar har låg konstruktion med små hjul, den är lätt och precis avpassad för den båt den bär. En sådan trailer kan normalt inte föras med bromsar. För att bromstrummor skall få plats måste både hjuldiameter och spårvidd ökas och därmed trailern göras större och tyngre. I stället för en i de flesta fall lätt trailer med mycket lågt tyngdpunktsläge i lastat tillstånd får man därvid en tyngre trailer med större hjul och högre tyngdpunktsläge, en icke i alla avseenden bättre lösning ur trafiksäkerhetssynpunkt. Det finns enligt motionärernas uppfattning inget belägg för att kombinationen personbil med lätt båttrailer skulle vara särskilt trafikfarlig. Såvitt bekant har varken olyckor eller olyckstillbud med segelbåtar på trailers inträffat under de år man kan överblicka. Enligt motionärerna har utredningen inte anfört något sakligt argument för att sänka relationen en tredjedel till en sjättedel.

I skrivelse till utskottet framhåller *Grus- och makadamföreningen* att den generella höjningen av tillåten bruttovikt för fordon eller fordonståg ändock innebär att lastfordonen inte kan utnyttjas effektivt vid transport av grus- och makadammaterial. Föreningen anser det vara värdefullt om en liberal dispensgivning kan tillämpas, när broar och vägar lokalt tål högre belastning.

Utskottet

Den fortgående förbättringen av vägnätet har medfört att de högsta belastningar, som fordon enligt de allmänna bestämmelserna i vägtrafikförordningen den 28 september 1951 (nr 648) — VTF — tillåts utöva på allmän väg, gata eller annan allmän plats, i många fall har höjts genom lokala trafikföreskrifter. Under hänvisning härtill har väg- och vattenbyggnadsstyrelsen (numera vägverket) efter särskild utredning framlagt förslag till högre normalvärden i dessa hänseenden i VTF. Vidare har statens trafiksäkerhetsråd i samråd med vägverket och statens väginstitut utrett frågan om en revision bör ske av hastighetsbestämmelserna såväl för tunga som för lätta fordonskombinationer. Utredningen omfattade även frågan om inverkan på trafiksäkerheten av fordons och fordonstågs längd. Departementschefen ansluter sig i huvudsak till de i utredningarna framlagda förslagen. I propositionen upptas även vissa frågor om lokala trafikföreskrifter m. m. Beträffande nu nämnda frågor begärs i propositionen riksdagens yttrande. Dessutom föreslås att riksdagen antager ett förslag till ändring i lagen om trafiknämnder, innebärande att polischef skall få viss befogenhet att delegera uppgifter som ankommer på honom i egenskap av ordförande i trafiknämnd.

Författningsändringarna föreslås träda i kraft den 1 januari 1968.

De i propositionen föreslagna högre maximivärdena i VTF för axel- och boggitryck samt bruttovikt innebär att bestämmelserna anpassas till de faktiska förhållandena. Detta minskar behovet av lokala trafikföreskrifter. Den nya bestämmelsen för att motverka mycket stora vikt-koncentrationer inom fordonsenheter undanröjer en allvarlig brist i de nuvarande bestämmelserna.

Bestämmelser om högsta tillåten fordonslängd finns i Sverige endast i vissa lokala trafikföreskrifter. Bestämmelserna om bruttovikt har haft ett avgörande inflytande på fordonstågens längder. För att medgivna axel- och boggitryck skall kunna utnyttjas utan att bestämmelserna om bruttovikt överträds har fordonen byggts med allt längre avstånd mellan axlarna. Såsom framhålls i propositionen kan utvecklingen mot allt längre fordonsenheter av trafiksäkerhetsskäl inte tillåtas fortgå. En maximilängd för fordonsenheterna är även motiverad för att kunna uppfylla rimliga krav

på framkomlighet för övrig trafik. Departementschefen förordar maximilängden 24 m.

I motionen I: 906 framhålls att den föreslagna maximilängden är större än i övriga nordiska länder och att axeltrycket är det högsta tillåtna i något nordiskt land medan boggitrycket enligt förslaget kan innebära begränsning i förhållande till Danmark och Finland. Bestämmelserna på dessa områden bör, såsom framhållits i Nordiska rådets rekommendation nr 1967:1, samordnas på de viktigaste genomfartslederna. Motionären anser att kontakt bör tas med grannländerna, innan ändrade regler om axeltryck, bruttovikt och fordonslängd fastställs.

Utskottet har i tidigare sammanhang anslutit sig till tanken att såvitt möjligt en gemensam nordisk trafiklagstiftning bör genomföras. Reglerna om fordonens längd och den belastning fordonen får utöva på vägar och broar är emellertid i högsta grad lokalt beroende av vilken genomgående standard vägnätet är utbyggt till. Samordningen på just detta område är därför inte så lätt att genomföra. Det bör dock eftersträvas att så långt möjligt bestämmelserna på området blir likartade i de nordiska länderna. Då som redan framgått frågan har samband bl. a. med vägnätets standard måste samordningen sannolikt ske på något längre sikt. Motionsförslaget om samråd före den i propositionen föreslagna dagen för ikraftträdandet den 1 januari 1968 kan därför inte bifallas.

Den i propositionen föreslagna ändringen av bestämmelserna om fordonskombinationers hastigheter utgör huvudsakligen en fortsättning av den höjning av maximihastigheterna för tyngre fordon, vilken skedde år 1962. En huvudprincip i förslaget är att för tunga fordon och för olika slag av fordonskombinationer sätta så enhetliga hastighetsgränser som möjligt. Slutresultatet av förslaget är en gemensam maximihastighet av 70 km/tim för alla kombinationer som består av dragbil med en släpvagn, utom när släpvagnen saknar bromsar och har en totalvikt eller, när släpvagnen inte är lastad, tjänstevikt som överstiger 1/6 av dragbilens tjänstevikt. För dragbil med två bromsade släpvagnar görs ingen ändring i den nuvarande högsta tillåtna hastigheten 40 km/tim. Dragbil med en obromsad släpvagn, vars totalvikt eller, när släpvagnen inte är lastad, tjänstevikt inte överstiger 1/3 av dragbilens tjänstevikt, får enligt nuvarande bestämmelser föras med den hastighet som gäller för bilen utan släpvagn. Förslaget innebär således en inskränkning för dragbil med obromsad släpvagn, vars vikt överstiger 1/6 men inte 1/3 av bilens tjänstevikt.

I motionerna I: 903 och II: 1117 framhålls att den föreslagna höjningen av högsta tillåtna hastighet till 70 km/tim för tung lastbil med tillkopplad släpvagn även bör omfatta fordonskombinationen dragbil med påhängsvagn jämte tillkopplad släpvagn. Enligt motionärernas uppfattning har sistnämnda fordonskombination som regel bättre spårningsegenskaper och kurvtagningsförmåga än lastbil med släpvagn. Den är även från transport-

teknisk synpunkt att föredra framför kombinationen lastbil med släpvagn. Motionärerna framhåller vidare att starka nationalekonomiska intressen talar för en höjning till 70 km/tim för denna fordonsenhet.

I motionerna I: 904 och II: 1118 föreslås bestämmelser som innebär att dragbil med obromsad släpvagn får föras med en högsta hastighet av 70 km/tim, om släpvagnens totalvikt eller, när den ej är lastad, dess tjänstevikt uppgår till högst $\frac{1}{3}$ av bilens tjänstevikt och högst 400 kilogram. Om vikten 400 kilogram överskrids, föreslås liksom i propositionen att släpvagnens vikt får uppgå till högst $\frac{1}{6}$ av bilens tjänstevikt för att den högre hastighetsgränsen skall gälla.

I motionerna I: 905 och II: 1119 yrkas att 56 § VTF utformas så att bil med obromsad släpvagn får framföras med en högsta hastighet av 70 km/tim, om släpvagnens totalvikt ej överstiger $\frac{1}{3}$ av bilens tjänstevikt.

Till stöd för de sistnämnda två motionsparen framhålls ett flertal synpunkter. Av dessa må här nämnas följande. Den föreslagna sänkningen av maximihastigheten till 40 km/tim för bil med obromsad släpvagn, vars vikt uppgår till mellan $\frac{1}{6}$ och $\frac{1}{3}$ av bilens tjänstevikt, kommer att innebära svåra avbräck för vissa ägare av lättare släpvagnar, t. ex. idrottsutövare inom båt- och motorsporten, lantbrukare, trädgårdsmästare och handelsresande. Vissa sådana släpvagnar såsom båttrailers kan normalt inte föras med bromsar utan måste bytas ut. Det finns inget belägg för att fordonskombinationen personbil med lätt båttrailer skulle vara särskilt trafikfarlig. Något sakligt argument har inte anförts för att sänka relationstalet till $\frac{1}{6}$.

Utskottet ansluter sig till den i propositionen framförda huvudprincipen att man beträffande tunga fordon och fordonskombinationer bör sträva efter att ha så enhetliga hastighetsgränser som möjligt. Som departementschefen framhåller bidrar den föreslagna höjningen av maximihastigheten för vissa fordonskombinationer med bromsad släpvagn till en sådan enhetlighet och den har vid de utförda undersökningarna inte funnit olämplig med hänsyn till trafiksäkerheten.

Flera myndigheter och ett stort antal representanter för näringslivet har erinrat om den växande betydelse fordonskombinationen *dragbil med påhängsvagn jämte tillkopplad släpvagn* fått på senare år, framför allt i den internationella trafiken av typ »roll-on-roll-off». De har yrkat att denna fordonsenhet skall få föras med samma hastighet som lastbil med tillkopplad släpvagn, dvs. 70 km/tim. Om en sådan hastighetshöjning inte är möjlig nu, bör enligt några yttranden ytterligare undersökningar utföras för att klarlägga vilka tekniska krav som kan behöva ställas för ändamålet.

Fordonskombinationen dragbil med påhängsvagn jämte tillkopplad släpvagn har vunnit stor utbredning under senare år. De transportekonomiska fördelarna med denna fordonsenhet vid bl. a. kombinerade landsvägs-, järnvägs- och sjötransporter torde vara betydande. Om denna stora grupp av fordonskombinationer även i fortsättningen skulle få föras med en

högsta hastighet av 40 km/tim mot 70 km/tim för tung lastbil med bromsad släpvagn, skulle antalet omkörningssituationer mellan långa fordonskombinationer enligt utskottets mening öka avsevärt mot f. n. Därtill kommer att omkörningssträckan, när en 24 m lång fordonsenhet med hastigheten 70 km/tim skall passera en lika lång fordonskombination som förs med hastigheten 40 km/tim, torde bli så stor att omkörningar ofta inte kan genomföras annat än på mycket långa sträckor med fri sikt. Detta skulle kunna leda till olägenheter genom proppbildningar i trafiken, vilket dels innebär ett faromoment genom att tendenser till chanstagningar vid omkörning ökar, dels medför att de transporter som får utföras med högre hastigheter fördröjs avsevärt. Självfallet åligger det föraren av det framförvarande fordonet att underlätta omkörning genom att sakta in, men stora olägenheter torde ändå kvarstå.

Departementschefen åberopar trafiksäkerhetsrådets uttalande att det är olämpligt att nu föreslå ändring av hastighetsbestämmelserna för dragbil med två eller flera släpvagnar. Som skäl för uttalandet har anförts dels att forskningsunderlaget är för ringa, dels att svårigheterna att anpassa bromskraften mellan axlarna ökar med antalet axlar, dels att fordonsförarens möjligheter att klara en besvärlig situation minskar ju flera fordonsenheter som ingår i kombinationen och ju högre hastigheten är.

De faromoment, som enligt utskottets mening uppkommer vid skilda hastighetsgränser för tung lastbil med bromsad släpvagn och dragbil med bromsad påhängsvagn och tillkopplad bromsad släpvagn, måste vägas mot de risker som kan uppkomma, om högsta tillåtna hastighet för sistnämnda kombination höjs till 70 km/tim trots vissa brister i kännedomen om kombinationens egenskaper vid denna högre hastighet. Utskottet bedömer den förstnämnda lösningen innebära en avsevärt större fara för trafiksäkerheten än den sistnämnda. Utskottet förordar därför att 70 km/tim medges som högsta tillåtna hastighet även för kombinationen dragbil med bromsad påhängsvagn och tillkopplad bromsad släpvagn. Vad utskottet anfört bör ges Kungl. Maj:t till känna.

För *fordonskombinationen dragbil med obromsad släpvagn* har i trafiksäkerhetsrådets betänkande (SOU 1966: 41) genom teoretiska beräkningar visats att bromsar bör föreskrivas för släpvagnar, vars totalvikt överstiger 1/6 av bilens tjänstevikt. I annat fall ökar den påskjutande kraften från släpvagnen riskerna för att kombinationen viker sig vid inbromsning. Utskottet ansluter sig på dessa grunder till departementschefens förslag att bil med obromsad släpvagn får föras med en högsta hastighet av 40 km/tim, om släpvagnens totalvikt eller, när släpvagnen inte är lastad, dess tjänstevikt överstiger 1/6 av bilens tjänstevikt. Häremot kan göras gällande att en sådan bestämmelse skulle medföra att en stor grupp fordon, som därigenom får en lägre hastighetsgräns än f. n., skulle komma att orsaka stockningar i trafiken. Faran härför bedömer utskottet emellertid vara ringa.

Det kan i stället anses sannolikt att den skärpta bestämmelsen för de något tyngre, obromsade släpvagnarna får till följd att släpvagnarna, i den mån detta kan ske, förses med bromsar, vilket framstår såsom önskvärt från trafiksäkerhetssynpunkt.

Med hänsyn till vad nu sagts bör motionerna I: 904 och II: 1118 samt I: 905 och II: 1119 avslås.

Mot innehållet i propositionen i övrigt har utskottet ingen erinran.

Utskottet får sålunda hemställa,

A. att riksdagen antager det vid propositionen nr 160 fogade förslaget till lag om ändrad lydelse av 2 § lagen den 4 december 1964 (nr 731) om trafiknämnder;

B. att riksdagen i anledning av propositionen och motionerna I: 903 och II: 1117 ger Kungl. Maj:t till känna vad utskottet ovan anfört beträffande högsta tillåtna hastighet för fordonskombinationen dragbil med påhängsvagn och tillkopplad släpvagn;

C. att riksdagen med avslag på följande motioner, nämligen

1. I: 904 och II: 1118,
2. I: 905 och II: 1119 samt
3. I: 906

lämnar propositionen nr 160 i övrigt utan erinran.

Stockholm den 6 december 1967

På tredje lagutskottets vägnar:

HANS LEVIN

Vid detta ärendes behandling har närvarit:

från första kammaren: herrar Ebbe Ohlsson (h), Erik Jansson (s), Nils-Eric Gustafsson (cp), Åkesson (fp) och Skårman (fp);

från andra kammaren: herrar Levin (s), Nyberg (fp), fru Torbrink (s), herr Sundelin (s), fröken Anderson i Lerum (s), herrar From (fp), Josefson i Arrie (cp) och Krönmark (h).

Reservation

Vid B i utskottets hemställan

av herr Levin (s), som ansett

a) att det avsnitt under rubriken Utskottet som börjar med orden »Flera myndigheter» och som slutar med orden »till känna» bort ha följande lydelse:

Vad gäller den i motionerna I: 903 och II: 1117 berörda frågan om högsta tillåtna hastighet för kombination med påhängsvagn jämte tillkopplad släpvagn vill utskottet anföra följande. Enligt utskottets mening bör frågan om lämpliga fartgränser i främsta rummet bedömas med hänsyn till trafiksäkerhetens krav. Företagsekonomiska synpunkter bör vid sidan härav tillmätas endast underordnad betydelse. De av trafiksäkerhetsrådet utförda studierna har visat att omkörningsfrekvensen sjunker när hastigheten hos en långsamtgående fordonskombination höjs. Även antalet riskfyllda omkörningar minskar. Vissa fördelar från trafiksäkerhetssynpunkt skulle sålunda kunna vinnas i detta hänseende vid genomförande av motionsförslaget. En höjning av fartgränsen kan å andra sidan tänkas skapa nya risker, som uppväger de nämnda fördelarna. Trafiksäkerhetsrådet har för sin del ansett det olämpligt att f. n. föreslå någon ändring av hastighetsbestämmelserna för kombinationer med två eller flera släpvagnar. Dels anses forskningsunderlaget för ringa, dels ökar svårigheterna att anpassa bromskraften mellan axlarna med antalet axlar, dels minskar fordonsförarens möjligheter att klara en besvärlig situation ju fler fordonsenheter som ingår i kombinationen och ju högre hastigheten är. Vad rådet anfört kan inte lämnas utan avseende. Från remisshall har uttalats att ytterligare undersökningar bör ske för att klarlägga vilka tekniska krav som behöver ställas för att en högre hastighet skall kunna medges. Utskottet förordar att sådana undersökningar snarast kommer till stånd men anser sig i avbidan härpå inte kunna biträda motionsförslaget.

b) att utskottet bort hemställa

att riksdagen med avslag på motionerna I: 903 och II: 1117 lämnar propositionen i denna del utan erinran.