

Nr 906

Av fru **Segerstedt Wiberg**, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition nr 160, med förslag till förordning om ändring i vägtrafikförordningen den 28 september 1951 (nr 648), såvitt avser bl. a. axeltryck, bruttovikt och fordonslängd, m. m.

I Nordiska rådets rekommendation 1/1967 till regeringarna i de nordiska länderna angående gemensamma riktlinjer för nordisk transportpolitik hemställs bl. a. att regeringarna skall

utrede og undersøke mulighetene for å lempe restriksjonene for akseltrykk, kjøretøydimensjoner samt totalvekt på de viktigste veger for gjennomgangstrafikken i og mellom de nordiske land, efter en raskest mulig tempo-plan.

Denna rekommendation överlämnades till regeringarna i april 1967. I förevarande proposition redovisas ett antal skrivelser till Kungl. Maj:t angående de i propositionen berörda frågorna, medan Nordiska rådets rekommendation inte är omnämnd.

Syftet med rådsrekommendationen är att underlätta lastbilstrafiken från ett nordiskt land till eller genom ett annat nordiskt land och att förbereda en integrering av den nordiska lastbilstrafiken. Beträffande den i propositionen föreslagna maximilängden för motorfordon 24 m är denna högre än vad som gäller i övriga nordiska länder. Som högsta axeltryck föreslås 8 ton, vilket är det högsta tillåtna i något nordiskt land. Boggietrycket blir enligt förslaget i Sverige högst 12 ton. Detta kan innebära begränsning i förhållande till Danmark och Finland som tillåter högre boggietryck.

Yttrande i frågan har avgivits av bl. a. de svenska ledamöterna av nordisk vägtrafikkommitté, som förordar en maximilängd av 18 m med hänsyn till högsta tillåtna längd i de länder, med vilka Sverige i första hand har ett livligt vägtrafikutbyte.

Det är av vikt att bestämmelserna på detta område i möjligaste mån åstadkommes i nordiskt samarbete. Sverige är ett genomgångsland för lastbilstrafiken till Norge och Finland. Även svenska lastbilar trafikerar i viss omfattning dessa länder. Med Danmark finns också en livlig lastbilstrafik. Självfallet innebär den olika standarden på vägnätet i olika delar av Norden att en fullt genomförd standardisering av reglerna icke är möjlig. Där emot bör överensstämmelse på viktigare genomfartsleder eftersträvas. Det är till skada icke minst för svensk lastbilstrafik då omlastning måste ske

vid gränsen därför att andra regler om längd, axeltryck och bruttovikt gäller i grannlandet. Betydande olägenheter och åtskillig irritation har uppkommit i dylika lägen.

Emellertid står det klart att frågan om fordonslängden är av stor betydelse för det svenska näringslivet, inte minst för skogsbruket. Det är vidare ett starkt önskemål att de aktuella nya bestämmelserna träder i kraft så snart som möjligt. Även med beaktande av dessa synpunkter är det angeläget att innan nya bestämmelser införes dessa får en sådan utformning att framtida komplikationer i den internordiska lastbilstrafiken i möjligaste mån undvikas. Detta kan endast ske genom att de olika ländernas regler anpassas till varandra. Enligt min mening bör därför, innan de nya svenska bestämmelserna utfärdas, kontakt tas med grannländerna, till utvärderande av i vilken utsträckning man kan enas om uniforma regler. I rekommendationen har rådet uttalat sig härför.

Under åberopande av det anförda hemställas,

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.

Stockholm den 21 november 1967

Ingrid Segerstedt Wiberg (fp)
