

## Nr 22

### *Utlåtande i anledning av väckta motioner om ändrade bestämmelser rörande motorfordons axeltryck, m. m.*

Andra lagutskottet har till behandling förehåft två inom riksdagen väckta, till lagutskott hänvisade motioner, nr 313 i första kammaren av herr *Olsson, Ernst*, och herr *Larsson, Nils Theodor*, samt nr 389 i andra kammaren av herr *Gustavsson* i Alvesta och herr *Jansson* i Benestad.

I motionerna, vilka är likalydande, har hemställts, »att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t måtte anhålla om prövning av frågan om revidering av bestämmelserna i § 54 vägtrafikförordningen i enlighet med de i motionen framförda synpunkterna».

### **Gällande bestämmelser**

Motordrivet fordon eller därtill kopplat fordon får enligt 54 § 1 mom. *vägtrafikförordningen den 28 september 1951* icke föras på allmän väg, gata eller annan allmän plats:

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

b) då den sammanlagda vikt, som uppbäres av två på mindre inbördes avstånd än 2,0 meter belägna hjulaxlar på fordonet eller fordonståget, även kallat *boggietryck*, 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.

Om befogenhet för myndighet att göra undantag från nu återgivna bestämmelser stadgas i 61 och 63 §§ i förordningen. Enligt 61 § 1 mom. tillkommer det länsstyrelsen — såvitt angår stads område dock stadsmyndighet — att beträffande *viss allmän väg*, gata eller annan allmän plats *eller* beträffande *samtliga dylika vägar inom visst område* meddela erforderliga föreskrifter, avseende bl. a. förbud mot trafik eller inskränkning i trafiken

beträffande bl. a. fordons axeltryck och bruttovikt ävensom medgivande till större axeltryck eller bruttovikt å fordon, m. m., än som tillåtes i 54 § (lokal trafikföreskrift). Vidare äger enligt 63 § 1 mom., såvitt angår stads område, stadsmyndighet och eljest länsstyrelsen att *för visst ändamål medgiva undantag* från bl. a. bestämmelserna i 54 § 1 mom. om axeltryck m. m. ävensom från lokal trafikföreskrift, som meddelats av myndigheten. Sådana undantag må ock meddelas, om trafiken berör såväl stad som landsbygd inom visst län, av länsstyrelsen samt, om trafiken berör mer än ett län, av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen. Vid medgivande av sådant undantag som nu är i fråga skall enligt 62 § 2 mom. fästas sådana villkor, som kan anses nödiga till förebyggande av fara för trafiksäkerheten eller skada å vägen.

Befordras med fordon last i strid mot 54 § 1 mom., skall föraren enligt 67 § fjärde stycket vägtrafikförordningen straffas med dagsböter. Även ägaren är enligt samma stycke förfallen till sådant straff, då omständigheterna gör sannolikt, att förseelsen skett med hans vetskap och vilja. Bryter någon mot sådan av myndighet meddelad bestämmelse, som avses i 61 § eller 63 § 2 mom., straffas han enligt 68 § med dagsböter. För att ytterligare trygga efterlevnaden av bestämmelserna om bl. a. högsta tillåtna axeltryck infördes fr. o. m. den 1 juli 1955 efter hörande av 1955 års riksdag i 57 § 1 mom. vägtrafikförordningen ett stadgande om *viss rätt och plikt för polisman att hindra fortsatt färd*. Finner polisman, att å fordon tagits så stor last eller sådant antal passagerare, att den för fordonet fastställda maximilasten eller det vid fordonets färd å vägen tillåtna högsta axeltrycket överskridits, äger han sålunda, därest fortsatt färd med fordonet icke kan äga rum utan fara eller olägenhet, förbjuda fortsatt färd, så ock, där förbudet icke efterkommes, hindra färden. Har maximilasten överskridits med mer än 20 procent eller axeltrycket med mer än 10 procent, åligger det polismannen att vidtaga åtgärd, som nu sagts, där ej särskilda skäl till annat föranleder.

### Genèvekonventionen

Efter förhandlingar i Genève tillkom den 19 september 1949 en ny *internationell konvention rörande vägtrafik (Genèvekonventionen)*. Den trädde i avseende å Sverige i kraft den 26 mars 1952, då samtidigt Pariskonventionen av år 1926 upphörde att för Sveriges del gälla i förhållande till de makter, som biträtt Genèvekonventionen.

I konventionen framhålles inledningsvis, att de fördragsslutande staterna önskar att genom fastställandet av vissa enhetliga regler främja den internationella vägtrafikens utveckling och säkerhet.

Enligt artikel 1 i konventionen samtycker varje fördragsslutande stat, med bibehållande av sin befogenhet att reglera användningen av vägarna i eget land, till att upplåta dessa vägar för internationell trafik på villkor,

som angives i konventionen. Största tillåtna mått och vikt å fordon, som må färdas på väg inom fördragsslutande stat eller del därav, bestämmes enligt artikel 23 genom inhemsk lagstiftning. På vissa vägar, vilka angivits av stater, anslutna till regionala avtal, eller, i avsaknad av dylika avtal, av en fördragsslutande stat, skall emellertid högsta tillåtna mått och vikter vara de, som är angivna i bilaga 7 till konventionen. I artikel 2 stadgas vidare, att till konventionen hörande bilagor skall anses såsom delar av själva konventionen.

I punkt 2 i bilaga 7 stadgas, att på de i artikel 23 avsedda vägarna skall tillåtna maximimått och maximivikter, med eller utan last, vara de nedan angivna, dock under iakttagande att med fordon ej må befordras last, som överstiger den av vederbörande myndighet i det land, där fordonet är registrerat, fastställda maximilasten. Tillåten maximivikt skall vara på tyngst belastad axel 8,00 ton och på tyngst belastad dubbelaxel 14,50 ton; avståndet mellan axlarna i sistnämnda grupp skall utgöra minst 1,00 meter och understiga 2,00 meter. I punkt 3 i nämnda bilaga till konventionen utsäges vidare, att de fördragsslutande staterna genom regionala överenskommelser kan fastställa högre tillåtna maximivikter men att det är önskligt, att tillåten maximivikt på mest belastade axel icke överstiger 13,00 ton.

### Historik

#### 1951 års riksdag

I *propositionen nr 30* till 1951 års riksdag, varigenom riksdagens yttrande inhämtades över förslag till gällande vägtrafikförordning, anförde *föredragande departementschefen, statsrådet Nilsson*, bl. a., att den internationella bestämmelsen, vilken tillkommit på amerikanskt initiativ, grundade sig väsentligen på hållfasthetsberäkningar för amerikanska vägar och broar. Vid dessa beräkningar läres enligt statsrådet hänsyn ej ha behövt tagas till sådana särskilda förhållanden, som gäller för svenska broar.

Inom kommunikationsdepartementet hade, anförde statsrådet Nilsson, närmare undersökts, huruvida det vore möjligt att — med tillämpning av liknande metod som i 1949 års konvention — lösa spörsmålet om axeltrycks- och bruttoviktsbestämmelserna på ett sätt, som tillbörligen tillgodosåge såväl intresset av framkomlighet på vägarna för den tunga trafiken som behovet av vägars och broars säkerhet och bestånd. I sådant syfte hade utarbetats ett i tre alternativ upprättat utkast till författningstext.

I departementets utkast hade, betonade statsrådet Nilsson, nödig hänsyn tagits till de för vårt land säregna broförhållandena. Grunderna för detta utkast förefölle även i övrigt lämpliga. På grund härav ansåge statsrådet vägtrafikförordningens hithörande stadganden böra i princip utformas i enlighet med något av de i utkastet upptagna tre alternativen.

Vad angår valet mellan dessa tre alternativ erinrade statsrådet Nilsson om att vad i vägtrafikförordningen bestämdes om axeltryck etc. endast bleve en normalregel, vilken förutsattes kunna av vederbörande myndighet för särskilda fall i mån av behov modifieras genom undantagsföreskrifter, avseende å ena sidan dispenser för tunga fordon och å andra sidan restriktioner för svaga vägar och broar. Tydligt vore det lämpligast, att normalregeln valdes så, att såväl dispensernas som restriktionernas antal hölles inom rimliga gränser. Valet mellan de tre alternativen bleve vid sådant förhållande närmast ett rent praktiskt problem, d. v. s. den regel borde gälla, som vore ett uttryck för vad som kunde tillåtas på den övervägande delen av våra vägar och broar. Vid bedömandet härav borde beaktas icke blott antalet broar och vägkilometer utan även trafikintensiteten på de olika vägarna. Vidare syntes vägars och broars nuvarande beskaffenhet ej böra bli enbart utslagsgivande, utan det vore enligt statsrådets mening lämpligt, att hänsyn toges också till de väg- och broförbättringar, som påräknades bli utförda under de närmaste åren. Statsrådet ansåge en grundregel, vilken i början av sin tillämplighetstid förutsatte ett ökat antal restriktioner, som emellertid undan för undan bortföle, vara att föredraga framför en regel, som visserligen motsvarade dagens läge men inom några få år bleve föråldrad på grund av vägars och broars fortskridande utveckling.

Enligt propositionen fick motordrivna fordon eller därtill kopplat fordon icke föras på allmän väg, gata eller annan allmän plats: »a) då den vikt, som uppbäres av någon hjulaxel, överstiger 6 ton; b) då den sammanlagda vikt, som uppbäres av två på mindre inbördes avstånd än 2 meter belägna hjulaxlar på fordonet eller fordonståget (= boggietrycket), överstiger 8 ton». Ytterligare upptogs i propositionen bestämmelser om bl. a. maximal bruttovikt.

I de likalydande motionerna I:303 och II:402 hemställdes bl. a. att de föreslagna bestämmelserna måtte jämkas så, att ett boggietryck av 10 ton medgäves.

Propositionen och motionerna behandlades jämte andra motioner av andra lagutskottet i dess utlåtande nr 30. I fråga om boggietrycket anförde utskottet bl. a. att av landets huvudvägnät — varå mer än hälften av trafikflödet framginge — vore cirka 70 procent tillåtna för ett axeltryck av 6 ton och ett boggietryck av 10 ton. Det föreföll bl. a. ur psykologisk synpunkt icke riktigt, att detta förhållande icke skulle komma till synes i den grundläggande vägtrafikförfattningen. Enligt utskottets mening skulle det föreliggande spörsmålet på ett praktiskt sätt lösas, om man bibehölle propositionens förslag som huvudregel men för huvudvägarna såsom undantag från denna regel stadgade 10 ton som högsta tillåtna boggietryck.

Utskottet förordade sådan jämkning av propositionens förslag, att det

tillåtna boggietrycket bestämdes till 8 ton samt att för fordon, som fördes på huvudväg (riks- eller länshuvudväg), denna viktsiffra ökades med 2 ton.

Vid utskottets utlåtande var fogad *reservation* av tre ledamöter, vilka ansåg, att utskottet bort förorda propositionens förslag oförändrat.

*Riksdagen* godkände utskottets utlåtande och förordade alltså att det maximala boggietrycket på huvudväg måtte bestämmas till 10 ton. Bestämmelserna i vägtrafikförordningen utformades på sätt riksdagen förordat.

### 1956 års riksdag

I de *likalydande motionerna I: 27 och II: 30* till 1959 års riksdag hemställdes »att riksdagen måtte i skrivelse till Kungl. Maj:t hemställa om en skyndsam utredning angående möjligheterna för en höjning av maximigränserna för axel- och boggietryck på landets vägar».

*Andra lagutskottet* anförde i anledning av motionerna i sitt utlåtande nr 39 bl. a. följande:

För de möjligheter, som kan föreligga att effektivare än hittills utnyttja det nuvarande vägnätet för tyngre trafik, sätter givetvis vägarnas bärighet en gräns. Särskilt kommer här broarnas bärkraft i blickpunkten. Undersökningar har enligt vad som upplysts inför utskottet gjorts genom väg- och vattenbyggnadsstyrelsen av vissa broars bärighet, men för ett betydande antal broar är den maximala bärigheten icke med säkerhet känd. Då man vid sådant förhållande har måst välja axeltrycket så, att man icke riskerar en överbelastning, torde här finnas visst utrymme för höjningar. Detta förutsätter emellertid vissa närmare undersökningar. Bristen på tekniker gör det emellertid f. n. svårt att verkställa dylika undersökningar i önskvärd utsträckning. Enligt utskottets mening bör det vara möjligt att — på sätt i viss utsträckning redan skett — i samråd mellan väg- och vattenbyggnadsstyrelsen och länsstyrelserna å ena samt näringslivets organisationer å andra sidan klargöra, var tillgänglig personal i första hand bör insättas för undersökningar. I en del fall torde det för övrigt vara möjligt att avsevärt minska påfrestningen på broarna genom att förbjuda möte på desamma.

Förekomsten av svaga broar omöjliggör givetvis i en del fall tyngre genomgångstrafik. Detta förhållande behöver dock ej innebära att vägsträckorna mellan broarna icke skulle tillåtas för tyngre trafik. Där man inom ett område har att räkna med huvudsakligen lokal trafik torde väsentliga fördelar stå att vinna genom att högsta tillåtna axeltryck bestämmas med hänsyn till bärigheten hos vägavsnitten mellan broarna, därvid tyngre trafik förbjödes endast över broarna. I sammanhanget må framhållas, att transportavstånden för godstrafiken på landsvägarna — t. ex. inom skogsbruket — i allmänhet är relativt korta. Då hänsyn till de lokala förhållandena här spelar en avgörande roll, synes överläggningar mellan länsstyrelserna och representanter för det lokala näringslivet kunna vara av värde.

Vägbanans bärighet påverkas i regel starkt av växlingarna i årstiderna och av de klimatiska förhållandena i övrigt. Vägarna torde sålunda tåla en vida större belastning då väggroppen är tjälad samt sommartid då vägbanan är hård och fast. Under tjällossningsperioden och under tider då vägbanan uppmjukats genom ihållande regn inverkar tung trafik på vägen där-

emot ogynnsamt. Vägslitaget särskilt på grusvägar blir då onormalt högt och kräver hårdare begränsning av axeltrycket och i vissa fall förbud för tyngre lastbilstrafik. Det är givetvis ett önskemål att de nämnda faktorernas inverkan beaktas, då axeltrycksbestämmelserna utformas. Med dessa frågor torde man kunna komma till rätta genom att utnyttja dispensmöjligheterna i gällande lagstiftning. Tillfälliga inskränkningar kan skona vägarna för onödigt stor förstörelse under svaghetsperioder. Å andra sidan — och detta är ett intresse icke minst för skogsbruket — torde högre axeltryck dispensvägen kunna tillåtas t. ex. när marken är frusen.

En särskild fråga — av betydelse icke minst för genomgångstrafiken — gäller samordningen mellan länen i avseende å det tillåtna axeltrycket. Enligt uppgifter som varit för utskottet tillgängliga synes det ha brustit i denna samordning. Här synes ett intensifierat samråd över länsgränserna lätt kunna åstadkommas.

Givetvis måste man räkna med att en ökad användning av tyngre lastbilar på vägarna medför ökade kostnader för vägunderhåll. Man har här att väga mot varandra å ena sidan de vinster, som följer av att den bestående fordonsparken kan utnyttjas fullt ut, och å andra sidan kostnaderna för det ökade underhållsarbetet ävensom för de förstärkningsarbeten av broar eller särskilda vägvavnitt som kan bli erforderliga. I fråga om underhållskostnaderna torde vissa beräkningar kunna göras på grundval av erfarenheterna beträffande de vägar inom vissa län, för vilka sedan några år tillbaka genom dispens medgivits ett från 6 till 7 eller 8 ton förhöjt axeltryck. I fråga om förlusterna för näringslivet i anledning av att den bestående fordonsparken ej kunnat utnyttjas fullt ut har vissa beräkningar redan gjorts. Även om det måste anses vanskligt att fastställa storleken av dylika förluster är det dock uppenbart, att en väsentlig fördyring av transportkostnaderna måste följa av att axeltrycket icke anpassats efter fordonsbeståndet.

En höjning av axeltrycket är givetvis av intresse också ur den synpunkten, att de svenska delarna av det europeiska huvudvägnätet skulle bättre anpassas till förhållandena på kontinenten. En dylik anpassning skulle givetvis befrämja det internationella trafikutbytet.

Utskottet — som ovan berört vissa möjligheter till anpassning av axeltrycksbestämmelserna efter fordonsbeståndet och näringslivets behov av tyngre trafik, utan att ändring göres i vägtrafikförordningens bestämmelser i ämnet — kan för sin del i förevarande läge icke tillstyrka en ändring av de generella bestämmelserna i vägtrafikförordningen. För en sådan utredning som motionärerna begärt skulle väl, även om man synes böra inrikta sig på mera lokala frågor, föreligga vissa arbetsuppgifter. Emellertid synes det utskottet som om den ytterligare anpassning av axeltrycksbestämmelserna, som kan vara möjlig, kan genomföras genom vägförvaltningarna i länen i nära samarbete med näringslivets organisationer och i förekommande fall efter samråd med väg- och vattenbyggnadsstyrelsen.

Utskottet avstyrkte härefter motionernas yrkande om en särskild utredning men hemställde, att riksdagen måtte i skrivelse till Kungl. Maj:t som sin mening giva till känna vad utskottet anfört.

*Riksdagen* biföll utskottets hemställan (rskr. nr 347).

Den 15 juni 1956 förordnade *Kungl. Maj:t*, att tryckt exemplar av riksdagens skrivelse samt andra lagutskottets ifrågavarande utlåtande skulle

överlämnas till väg- och vattenbyggnadsstyrelsen ävensom länsstyrelserna i samtliga län för kännedom och för vidtagande av de åtgärder, som i de hänseenden, vilka i utskottets utlåtande angivits, kunde ifrågakomma för att tillgodose det däri angivna syftet.

#### 1958 års A-riksdag

I *proposition nr 69* till 1958 års A-riksdag, varigenom riksdagens yttrande inhämtades över förslag till ändringar i vägtrafikförordningen m. m., föreslogs slopande av bestämmelsen i 54 § 1 mom. andra stycket vägtrafikförordningen att eljest tillåtet största boggietryck för motordrivet fordon finge på huvudväg överskridas med 2 ton. I en till grund för förslaget liggande skrivelse framhöll väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, att den belastning, som tillåtes på en viss väg, icke bör bero uteslutande på vägens bärrighet och icke ha något samband med dess benämning. Tillåtna boggietryck och bruttovikter framgår, fortsatte styrelsen, av kungörelser, som länsstyrelserna varje år utfärdar före mars månads utgång. Såväl länsstyrelserna som vägmyndigheterna strävar målmedvetet efter att höja belastningen så mycket som möjligt, anförde styrelsen vidare, och ett upphävande av särbestämmelserna om huvudvägar kommer därför icke att medföra någon sänkning av de i praktiken gällande belastningsbestämmelserna för ifrågavarande vägar.

*Riksdagen* hade ingen erinran mot propositionens förslag i ifrågavarande del. Ändring av vägtrafikförordningen i enlighet med förslaget har skett genom SFS nr 222/1958.

#### 1958 års B-riksdag

I de *likalydande motioner nr B 125* i första kammaren och *nr B 162* i andra kammaren till 1958 års B-riksdag yrkades, att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t måtte giva till känna den stora vikt riksdagen fäster vid att möjligheter till dispens från gällande bestämmelser om axel- och boggietryck noggrant tillvaratages.

#### *I remissyttrande anförde väg- och vattenbyggnadsstyrelsen:*

Enligt gällande vägtrafikförordning är det största generellt tillåtna axeltrycket 6 ton och det största tillåtna boggietrycket, vid ett avstånd av 2,0 m eller mindre mellan hjulaxlarna, 8 ton. Vidare är ett fordons eller fordonstågs bruttovikt maximerad till 8,0 ton, när avståndet mellan första och sista hjulaxeln är mindre än två meter, och till 33,5 ton när samma avstånd är 22,0 m, allt i enlighet med en till vägtrafikförordningen fogad tabell. Sagda axel- och boggietryck samt bruttovikter är att betrakta som normalvärden, vilka vederbörande lokala myndigheter äger ändra genom särskilda föreskrifter. Som även framhålls av motionärerna har axeltrycket genom sådana lokala föreskrifter redan höjts till 7,0 ton på ca 24 procent och till 8,0 ton på ca 7 procent av landets vägar. Boggietrycket har därjämte höjts

till 10,0 ton på ca 53 procent, 11,0 ton på ca 9 procent och 12,0 ton på ca 1 procent av vägnätet. Vidare kan nämnas att 16 av landets länsstyrelser, efter rekommendation därom från väg- och vattenbyggnadsstyrelsen i början av innevarande år, föreskrivet, att de i ovannämnda tabellbilaga angivna värdena på tillåten bruttovikt generellt eller i vissa fall får höjas med lika många ton som det för vägen i fråga medgivna boggietrycket överstiger 8 ton.

Genom cirkulär den 15/6 1956 har Kungl. Maj:t anbefallt väg- och vattenbyggnadsstyrelsen och länsstyrelsen att vidtaga de åtgärder, som kunna ifrågakomma för att snarast möjligt söka tillgodose den tyngre lastbiltrafikens behov av höjda axel- och boggietryck. Med anledning därav igångsattes inom styrelsen bl. a. en inventering av broars bärförmåga. Hittills har denna inventering, som är mycket omfattande och tidskrävande, genomförts för samtliga riksvägar. Enär broarna framför allt i det sekundära vägnätet utgör flaskhalsar, har därjämte redan undersökts ett antal broar av denna kategori. Berörda vägförvaltningar har efter hand lämnats meddelande om dels de ev. förhöjda axel- och boggietrycken som kunnat tillåtas, dels vilka åtgärder som kan vidtagas för att vid de svagare broarna skall uppnås en bärförmåga motsvarande 12,0 resp. 14,5 tons boggietryck. I anslutning här till har styrelsen i årets petita äskat särskilda anslag av underhållsmedel för ombyggnad och förstärkning av ett antal mindre broar, vilka för närvarande utgör hinder för höjning av axel- och boggietryck på vissa vägar.

För att bereda den tyngre trafiken möjligheter att bättre utnyttja vägar- nas större bärighet under vintern kan lokalt utfärdas antingen allmänna föreskrifter för vissa vägar och/eller meddelas särskilda dispenser från gällande trafikföreskrifter avseende vissa fordon, företaget e. d. och på vissa angivna vägar. Innevarande år har inom nio län utfärdats särskilda s. k. vinterkungörelser för trafiken, varvid bl. a. medgivits 1—2 tons högre axeltryck än eljest gällande under den tid vägarna är tjälade. Dessutom har vissa länsstyrelser på ansökan meddelat generella dispenser från gällande belastningsbestämmelser till bl. a. vissa större skogsbolag m. fl. avseende vissa angivna vägar.

Allteftersom styrelsens ovannämnda inventering av broars bärförmåga fortskrider och ekonomiska möjligheter skapas att i förekommande fall vidtaga erforderliga förstärkningsåtgärder, får man räkna med att allt flera önskemål om högre tillåten belastning såväl allmängiltigt som under viss del av vintern, kommer att bli tillgodosedda. Helt naturligt är de allmänna förutsättningarna för en generell höjning av tillåtna belastningar under vintern större i de norra delarna av landet. Det är också i första hand i de nordligaste länen som särskilda vinterkungörelser med längre varaktighet har kunnat utfärdas.

*Andra lagutskottet* yttrade i utlåtande nr B 15 år 1958:

I anledning av riksdagens ovan berörda skrivelse vid 1956 års riksdag förordnade Kungl. Maj:t i juni 1956, att ett tryckt exemplar av skrivelsen jämte andra lagutskottets utlåtande i ärendet skulle överlämnas till väg- och vattenbyggnadsstyrelsen samt länsstyrelserna i samtliga län för kännedom och vidtagande av de åtgärder, som i de hänseenden vilka utskottet i utlåtandet angivit kunde ifrågakomma för att tillgodose det däri angivna syftet. Såsom framgår av väg- och vattenbyggnadsstyrelsens utlåtande över föreliggande motioner igångsatte styrelsen i anledning härav bl. a. en inventering av broarnas bärförmåga. En sådan inventering har ansetts erfor-



derlig, enär broarna, framför allt i det sekundära vägnätet, utgör flaskhalsar, när det gäller att bedöma vilka tryck som kan tillåtas för vägarna. Efter hand som inventeringen fortskridit har berörda vägförvaltningar lämnats meddelanden om vilka tryck som kan tillåtas och vilka åtgärder som kan vidtagas för att ernå större bärförmåga. Styrelsen har även i årets petita äskat särskilda anslag av underhållsmedel för ombyggnad och förstärkning av ett antal mindre broar. Av styrelsens yttrande framgår vidare, att för att bereda den tyngre trafiken möjligheter att bättre utnyttja vägnarnas större bärighet under vintern innevarande år inom nio län utfärdats s. k. vinterkungörelser för trafiken, varvid för tid då vägarna är tjälade medgivits 1—2 tons högre axeltryck än eljest. Dessutom har vissa länsstyrelser på ansökan meddelat generella dispenser från gällande belastningsbestämmelser till vissa större skogsbolag m. fl. avseende vissa angivna vägar. Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen anför vidare i sitt yttrande, att man efter hand som styrelsens inventering av broars bärförmåga fortskrider och ekonomiska möjligheter skapas att i förekommande fall vidtaga erforderliga förstärkningsåtgärder får räkna med att allt flera önskemål om högre tillåten belastning, såväl allmängiltigt som under viss del av vintern, kommer att bli tillgodosedda.

Utskottet delar för sin del helt motionärernas uppfattning angående värdet av att vägnarnas kapacitet till fullo utnyttjas, när det gäller att fastställa högsta tillåtna vägbelastningar. Det måste även vara ett angeläget intresse att tillse att vägarna hålls vid en sådan standard, att de moderna trafikmedlens transportmöjligheter så långt möjligt kan utnyttjas. Av särskild vikt synes även vara att i möjligaste mån likformiga regler kommer att gälla för olika delar av landet. Framför allt synes böra eftersträvas samordning av bestämmelserna för angränsande län. Av den redogörelse som ovan lämnats framgår emellertid, att vederbörande myndigheter för närvarande ägnar stor uppmärksamhet åt de i motionerna berörda problemen. Det synes utskottet därför icke påkallat att föreslå riksdagen att nu återigen ingå till Kungl. Maj:t med skrivelse i ämnet.

På grund av det anförda hemställde utskottet, att motionerna icke måtte föranleda någon riksdagens åtgärd.

*Riksdagen* beslöt i enlighet med utskottets utlåtande.

### Motionerna

Motionärerna anför:

I vägtrafikförordningen § 54 meddelas särskilda bestämmelser om trafik med motorfordon, bl. a. beträffande fordons axeltryck och det inbördes avståndet mellan axlar. Enligt dessa bestämmelser skall hänsyn bl. a. tagas till avståndet mellan fordonets eller fordonskombinationens första och sista axel i förening med bruttovikten. Bruttovikten begränsas enligt vägtrafikförordningen § 54 på ett för den moderna transporttekniken många gånger kännbart sätt. Bestämmelsernas motiv torde ha varit att förhindra koncentrerade belastningar från flera axlar över t. ex. landsvägsbroar. Det torde allmänt anses att en anpassning till dessa bestämmelser kan ske på så sätt att man genom användande av extra lång dragstång mellan dragbil och släp

kan uppnå erforderligt avstånd mellan axlarna. Härigenom erhålles dock lätt en ur trafiksäkerhetssynpunkt icke önskvärd längd på fordonet.

Om vederbörande trafikant av t. ex. trafiksäkerhetsskäl ej anser sig kunna acceptera en anpassning till bestämmelserna på det sätt som här nämnts kan resultatet bli att dragbil med släpfordon ej kan tillåtas passera över bro medan två skilda lastfordon, som tillsammans upptager samma bruttovikt och samma längd som det tidigare nämnda ekipaget, enligt gällande bestämmelser utan hinder kan passera. Bestämmelserna torde följaktligen innebära att ett antal fordon inte kan utnyttjas på ett rationellt sätt med ty åtföljande förluster för ägarerna.

Det anförda exemplet visar att bestämmelserna i vägtrafikförordningen § 54 torde vara föråldrade och inte i rimlig utsträckning tager hänsyn till aktuella förhållanden.

### Utskottet

I föreliggande motioner hemställes om en översyn av bestämmelserna angående axel- och boggietryck i syfte att höja de i sådant avseende tillåtna högsta belastningarna. Motionärerna förmenar, att de nu gällande bestämmelserna är föråldrade och icke i rimlig utsträckning är anpassade efter den moderna transportteknikens krav.

Riksdagen behandlade senast vid 1958 års B-riksdag motioner av i huvudsak samma innebörd. Därvid avslogs motionerna i enlighet med vad andra lagutskottet hemställt. I sitt utlåtande underströk utskottet, att det var av värde dels att vägarnas kapacitet till fullo kunde utnyttjas, dels att vägarna hölls vid en sådan standard, att de moderna trafikmedlens transportkapacitet så långt möjligt kunde utnyttjas. Då vederbörande myndigheter emellertid ägnade stor uppmärksamhet åt de i motionerna berörda problemen syntes det utskottet icke påkallat att riksdagen gjorde någon framställning i ämnet.

Sedan 1958 har icke inträffat någonting av beskaffenhet att föranleda till ett ändrat ställningstagande i förevarande fråga. Utskottet får därför hemställa,

att förevarande motioner, I: 313 och II: 389, icke måtte föranleda någon riksdagens åtgärd.

Stockholm den 20 april 1960

På andra lagutskottets vägnar:

AXEL STRAND

---

Vid detta ärendes behandling har närvarit

från första kammaren: herrar Strand, Nils Elowsson, Axel Svensson, Sunne, fru Carlqvist, fru Svenson, herrar Åkesson och Ringaby;

från andra kammaren: herrar Nilsson i Göteborg, Odhe, fru Sandström\*, herrar Bengtsson i Varberg, Wahrendorff, Fredriksson, Björkman och Königson.

\* Ej närvarande vid utlåtandets justering.

## Reservationer

### I

av fru *Svenson*, herrar *Ringaby* och *Wahrendorff*, vilka yttrat:

Såsom motionärerna framhållit begränsas den moderna transporttekniken många gånger på ett mycket kännbart sätt på grund av de i VTF § 54 gällande bestämmelserna, att en viss relation mellan fordonskombinationens bruttovikt och avståndet mellan första och sista axeln skall finnas. Detta medför, att gällande axel- och boggietryck icke kan utnyttjas med mindre än att fordonsägaren övergår till en ur trafiksäkerhetssynpunkt förkastlig fordonskombination, exempelvis genom att förlänga dragstången och släpvagnens ram, så att den erforderliga längden uppnås.

De nuvarande bestämmelserna ger exempelvis också möjligheter att till fordonet koppla bromsad släpkärria utan last efter den ordinarie släpvagnen, och på så sätt minska högsta tillåtna hastigheten till 40 km/tim., men samtidigt öka lastförmågan med cirka 20 procent, vilket blir ekonomiskt lönsamt för fordonsägaren.

Med hänsyn till de konsekvenser, som de i VTF § 54 gällande bestämmelserna medför, synes det oss i likhet med vad motionärerna hemställt vara befogat med en revidering av nämnda paragraf i VTF.

Under åberopande av vad sålunda anförts hemställer vi,

att riksdagen måtte med bifall till förevarande motioner, I: 313 och II: 389, i skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla om prövning av frågan om revidering av bestämmelserna i § 54 vägtrafikförordningen i enlighet med de i motionerna framförda synpunkterna.

### II

av herr *Björkman*.