

Nr 36

Utlåtande i anledning av väckta motioner om ökning av högsta tillåtna bredd å motorfordon.

Andra lagutskottet har till behandling förehaft två inom riksdagen väckta, till lagutskott hänvisade motioner, nr 107 i första kammaren av herrar *Ringaby* och *Sveningsson* samt nr 135 i andra kammaren av herrar *Hedin* och *Hamilton*.

I motionerna, vilka är likalydande, har hemställts, »att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t föreslår en sådan ändring av vägtrafikförordningens 54 § 2 mom. att högsta tillåtna motorfordonsbredden ändras från 235 cm till 250 cm».

Beträffande de skäl motionärerna åberopat till stöd för sin hemställan får utskottet, i den mån redogörelse därför inte lämnas i det följande, hänvisa till motionen I: 107.

Över motionerna har utskottet i den ordning 46 § riksdagsordningen föreskriver inhämtat yttrande från väg- och vattenbyggnadsstyrelsen. Vid sitt yttrande har styrelsen fogat yttranden från vägförvaltningarna i Stockholms, Uppsala, Södermanlands, Kristianstads, Malmöhus, Västmanlands och Gävleborgs län.

Gällande bestämmelser m. m.

Jämlikt föreskrift i 54 § 2 mom. *vägtrafikförordningen den 28 september 1951* får motordrivet fordon eller därtill kopplat fordon icke föras på allmän väg, gata eller annan allmän plats, då fordonets bredd, lasten inberäknad, överstiger 235 centimeter. Fordonsbredd skall mätas över de längst utskjutande delarna av fordonet, varvid dock skall bortses från backspegel, körriktningsvisare och snökedjor. Från dessa regler göres undantag i 3 mom. för redskap, som användes i jordbruks- eller vägarbete, vilka sålunda med iakttagande av nödig försiktighet får föras på väg ändå att redskapets bredd överstiger 235 centimeter. Vidare kan undantag från bestämmelserna göras i form av lokal trafikföreskrift. Sådan meddelas av länsstyrelsen och beträffande stads område av poliskammaren, om sådan finns, och eljest magistrat eller kommunalborgmästare. Föreskrift kan meddelas om såväl högre som mindre tillåten bredd, och den kan avse viss väg eller samtliga vägar inom visst område (61 §). Nämnade myndigheter äger

Bihang till riksdagens protokoll 1961. 9 saml. 2 avd. Nr 36

också, då särskilda skäl föreligger, dispensera från bestämmelserna i vägtrafikförordningen eller från lokal trafikföreskrift för visst ändamål, t. ex. för busstrafik, för trafik vid visst tillfälle eller med visst fordon.

Möjligheten att genom lokal trafikföreskrift upplåta landets vägnät för en större fordonsbredd än 235 centimeter har utnyttjats i stor utsträckning. År 1960 var sålunda 46,9 procent av det allmänna vägnätet på landsbygden och ett stort antal gator i städerna upplåtna för en fordonsbredd av 250 centimeter, därav 99,7 procent av de dåvarande riksvägarna och 90,7 procent av de s. k. genomgående länsvägarna. Länsstyrelserna i Stockholms, Uppsala, Södermanlands, Kristianstads, Malmöhus, Västmanlands och Gävleborgs län hade upplåtit samtliga vägar inom länet för 250 centimeters fordonsbredd.

Historik

Enligt 1930 års motorfordonsförordning fick bil med större bredd, lasten inräknad, än 210 centimeter ej framföras på allmän väg utan särskilt tillstånd av länsstyrelsen.

Denna bestämmelse överfördes i 1936 års vägtrafikstadga med det tillägget, att bussar utan särskilt tillstånd fick användas i trafik på allmän väg även om de hade en bredd av 220 centimeter.

Med hänsyn bland annat till de väsentliga förbättringar, som de allmänna vägarna undergått därefter, utökades genom förordning den 31 maj 1940 (nr 422) den tillåtna fordonsbredden för samtliga automobiler till 220 centimeter.

I propositionen nr 203 till 1946 års riksdag föreslogs, att den tillåtna fordonsbredden skulle bestämmas till 245 centimeter. Till grund för propositionen låg en skrivelse från 1944 års trafikförfattningssakkunniga, Föredragande departementschefen, statsrådet Nilsson, anförde i propositionen:

Vad härefter angår frågan om ökning av den nu generellt tillåtna högsta fordonsbredden, så torde få förutsättas, att ökningen huvudsakligen skulle få betydelse dels för sådana bussar, med vilka avsevärd trafik skall ombesörjas och som därför framgå på vägsträckor som äro så breda att de utan större olägenhet kunna upptaga dylik trafik, och dels för lastbilar som användas antingen i eller i närheten av städer och större industriområden eller på huvudvägar eller eljest, såsom för timmertransporter m. m., inom relativt begränsade områden. Av utredningen framgår, att ett medgivande till ökning av fordonsbredden skulle komma att tillgodose viktiga intressen icke endast för fordonsägare, som hava behov av fordon med stor bredd, utan även för bilindustrien och busstrafiken. Med hänsyn till bilindustrien gäller, att den nuvarande begränsningen av fordonsbredden försvårar en konstruktiv riktig utformning av ram, ringar, hjul och fjädrar och även i viss mån hindrar den svenska bilindustrien att göra sig gällande i konkurrensen på exportmarknaden. För busstrafikens vidkommande är den nuvarande begränsningen av fordonsbredden till hinder särskilt därigenom

att den minskar möjligheten att bereda passagerarna erforderlig bekvämlighet och att inreda fyra sittplatser i bredd, vilket ur trafikekonomisk synpunkt skulle vara önskvärt. Även om man icke kan bortse från att vissa olägenheter kunna uppkomma, synas dock fördelarna av att medgiva en ökning av fordonsbredden vara så påtagliga, att jag principiellt finner mig böra biträda förslaget i detta avseende. Därvid förutsätter jag, — — — att det även framdeles skall tillkomma länsstyrelserna och polismyndigheterna i städerna samma befogenhet som hittills att förbjuda användning av fordon med den generellt tillåtna högsta bredden å vägar och gator, som anses icke kunna upptaga trafik med sådana fordon. Ytterligare må i detta sammanhang erinras, att fordon av det slag, varom nu är fråga, såvitt angår bussar alltid och i fråga om lastbilar merendels torde vara avsedda för användning i yrkesmässig trafik. Det står då givetvis vederbörande myndighet fritt att vid beviljande av tillstånd till dylik trafik eller då fråga är om godkännande av fordon för användning i sådan trafik begränsa tillståndet eller godkännandet till fordon med mindre fordonsbredd än den generellt medgivna, därest detta skulle anses av särskilda förhållanden påkallat.

I *motioner*, väckta i anledning av propositionen, hemställdes att propositionen måtte avslås.

Andra lagutskottet tillstyrkte propositionen i sitt utlåtande nr 27 och anförde därvid bland annat:

För den föreslagna ökningen av den generellt medgivna största bredden å automobiler kunna — — — anföras vägande trafikekonomiska skäl. För en ökning av den största tillåtna bredden talar framför allt önskvärheten att ansluta till amerikanska fordonstyper och att skapa förutsättningar för en inhemsk produktion av ändamålsenliga tyngre fordon. I den mån särskilda trafikleder icke böra befaras med fordon med en bredd av upp till 245 cm, äger, — — — vederbörande myndighet giva föreskrifter om inskränkningar i de eljest gällande reglerna. — — —

Utskottet vill emellertid betona, att de nya stadgandena om — — — bredd icke få leda till en sänkning av trafiksäkerheten. Det är av vikt att undantagsbestämmelser — — — utfärdas i samtliga fall då så är påfordrat, för att sedermera upphävas i den mån förbättring av vägarna sker.

I en vid utlåtandet fogad *reservation* avstyrktes propositionen, såvitt angick en utökning av fordonsbredden. Som motivering åberopades att vägarna i landet — med undantag för de stora huvudvägarna — hade en så ringa bredd, att två automobiler icke utan risk kunde mötas, om samtidigt annan trafikant, gående eller cyklande, befann sig där mötet ägde rum. En utökning av fordonsbredden skulle med hänsyn härtill medföra en försämring av trafiksäkerheten.

Vid behandlingen av utskottsutlåtandet biföll *första kammaren* vad utskottet hemställt och *andra kammaren* reservationen, vilket riksdagen anmälde till Kungl. Maj:t.

Kungl. Maj:t utfärdade den 28 juni 1946 en *förordning*, enligt vilken den tillåtna fordonsbredden utökades till 235 centimeter.

I sitt år 1948 avgivna betänkande med förslag till vägtrafikförordning m. m. (SOU 1948: 34) förklarade 1944 års trafikförfattningssakkunniga, att de icke fann anledning att ånyo gå in på frågan om en högsta fordonsbredd av 245 centimeter. De underströk dock angelägenheten av att, så snart omständigheterna så kunde medgiva, en höjning av den tillåtna fordonsbredden i erforderlig mån genomfördes.

I *propositionen nr 30 till 1951 års riksdag* med förslag till vägtrafikförordning m. m. förordades ett bibehållande av regeln om 235 centimeters fordonsbredd. *Riksdagen* gjorde inget uttalande beträffande den delen av propositionen.

Motionerna

Motionärerna erinrar om att det på ett flertal vägar numera är tillåtet att föra fordon med en bredd av 250 centimeter samt fortsätter:

I detta läge bör det enligt vår mening vara naturligt att generellt tillåta 250 cm fordonsbredd, men att länsstyrelserna bemyndigas utfärda bestämmelser om högsta bredd av 235 cm på de få vägar där detta är nödvändigt.

Vad som starkast talar för en sådan ändring är naturligtvis det önskvärda i att åstadkomma en internationell samordning på detta område i syfte att underlätta inte bara trafiken utan även importen och exporten av lastbilar.

Remissyttrandet

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen uppger, att den i januari 1959 i skrivelse till samtliga länsstyrelser förordat, att landets vägnät i största möjliga utsträckning skulle upplåtas för en fordonsbredd av 250 centimeter. Styrelsen framhåller, att länsstyrelserna till följd därav i stor utsträckning utfärdat lokala trafikföreskrifter av sådant innehåll. Några olägenheter av övergången till den större fordonsbredden har icke inrapporterats till styrelsen. Den fortsätter:

Då det är styrelsens uppfattning, att huvuddelen av landets vägnät kan upplåtas för 250 cm fordonsbredd, utan att trafiksäkerheten därför efter-sättes, biträder styrelsen motionärernas förslag om ändring av vägtrafikförordningens bestämmelser i 54 § 2 mom. om största tillåtna fordonsbredd. För att den föreslagna ändringen skall innebära avsedda lättnader för trafiken, erfordras emellertid, att länsstyrelserna icke annat än i absoluta undantagsfall beslutar om inskränkningar i den större fordonsbredden, med stöd av 61 § 1 mom. a) vägtrafikförordningen.

Vid styrelsens yttrande är som nämnts fogat yttranden från vägförvaltningarna i de län, där en fordonsbredd av 250 centimeter generellt tillåtes. Yttrandena rör erfarenheterna av den utökade fordonsbredden.

Vägförvaltningen i Stockholms län uppger, att vissa farhågor hystes för

att kraven på breddning av smalare vägar liksom på utbyggnad av mötesplatser skulle öka i samband med att vägarna upplåts för den större fordonsbredden. Några sådana krav har emellertid icke förmärkts. Icke heller är det vägförvaltningens uppfattning att trafiksäkerheten blivit lidande genom den ökade fordonsbredden.

Vägförvaltningen i Uppsala län framhåller, att en övergång till den större fordonsbredden icke synes medföra några olägenheter för trafiken, eftersom trafikanterna på vägar med en bredd av 4—5 meter eller mindre redan vid en fordonsbredd av 235 centimeter är hänvisade till användandet av särskilda mötesplatser vid möte med fordon med liknande bredd. Några olägenheter för trafiksäkerheten eller framkomligheten har övergången till 250 centimeters bredd icke medfört.

Vägförvaltningen i Kristianstads län har icke kunnat konstatera, att den ökade fordonsbredden påverkat trafiksäkerheten genom ökat antal trafikmissöden eller på annat sätt. Den större bredden innebär emellertid, att de yttre delarna av vägarna blir utsatta för större fordonstyngder. Några ökade skador på eller i vägbanan i anledning därav har icke kunnat påvisas.

Vägförvaltningen i Gävleborgs län uppger, att man vid nyanskaffning av tyngre lastbilar i länet företrädesvis väljer fordon med 250 centimeters bredd. Tillfrågade lastbilsförare hade förklarat att de icke märkt någon nämnvärd skillnad i framkomligheten mellan 250 och 235 centimeter breda fordon. För egen del har vägförvaltningen icke kännedom om någon omständighet som talar mot den större fordonsbredden.

Vägförvaltningarna i Södermanlands, Malmöhus och Västmanlands län slutligen förklarar sig icke ha några ogynnsamma erfarenheter av den generellt medgivna större fordonsbredden.

Utskottet

Enligt föreskrift i vägtrafikförordningen får motordrivet fordon och därtill kopplat fordon med visst undantag icke föras på allmän väg, då fordonsnets bredd, lasten inberäknad, överstiger 235 centimeter. Möjlighet föreligger emellertid att genom lokal trafikföreskrift stadga undantag från denna bestämmelse, en möjlighet som utnyttjats i stor utsträckning. År 1960 var sålunda 46,9 procent av det allmänna vägnätet på landsbygden och ett stort antal gator i städerna upplåtna för fordon med en bredd av 250 centimeter, därav 99,7 procent av riksvägarna och 90,7 procent av de s. k. genomgående länsvägarna. I sju län hade samtliga vägar upplåtits för den större fordonsbredden.

I förevarande motioner föreslås en ökning av högsta tillåtna fordonsbredd till 250 centimeter. Motionärerna erinrar om att sådan bredd i allmänhet

tillåtes utomlands samt framhåller att en internationell samordning därigenom skulle gynnas med betydelse för såväl trafiken som exporten och importen av lastbilar.

Enligt utskottets mening skulle en ökning av den tillåtna fordonsbredden medföra påtagliga fördelar, främst ur trafikekonomisk synpunkt. Utbytet mellan den inhemska och utländska bilmarknaden skulle därigenom främjas, och vidare skulle trafiken över gränserna underlättas. Mot en sådan höjning har tidigare anförts, att den skulle medföra en försämring av trafiksäkerheten på flertalet av våra vägar. Härtill kan anföras, att erfarenheterna av en fordonsbredd av 250 centimeter i de län, där en sådan bredd är generellt medgiven, icke är ogynnsamma samt att väg- och vattenbyggnadsstyrelsen i sitt yttrande förklarat, att huvuddelen av landets vägnät kan upplåtas för 250 centimeters fordonsbredd, utan att trafiksäkerheten därför eftersättes. Med hänsyn härtill och då undantag kan stadgas genom lokal trafikföreskrift i fall där så är oundgängligen påkallat finner utskottet sig böra biträda motionärernas förslag om en ökning av den högsta tillåtna fordonsbredden till 250 centimeter.

Under hänvisning till vad utskottet sålunda anført får utskottet hemställa, att riksdagen i anledning av förevarande motioner, I: 107 och II: 135, måtte i skrivelse till Kungl. Maj:t som sin mening giva till känna vad utskottet anført.

Stockholm den 6 april 1961

På andra lagutskottets vägnar:

AXEL STRAND

Vid detta ärendes behandling har närvarit

från första kammaren: herrar Strand, Axel Svensson, fru Carlqvist, fröken Nordström*, herrar Lars Larsson, Eric Carlsson, Kaijser* och Nyman;

från andra kammaren: herrar Nilsson i Göteborg, Rimmerfors, Bengtsson i Varberg, Johansson i Södertälje, fru Eriksson i Ängelholm, herrar Jönsson i Ingemarsgården*, Hamilton och Gomér.

*) Ej närvarande vid utlåtandets justering.