

## Nr 278.

Av herr **Gränebo m. fl.**, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition med förslag till förordning om ändrad lydelse av 23 § 1 och 2 mom. vägtrafikstadgan den 23 oktober 1936 (nr 562).

I propositionen nr 203 har Kungl. Maj:t underställt riksdagen för yttrande ett förslag till ändring av par. 23 i vägtrafikstadgan av den 23 oktober 1936. Ändringen avser att tillåta dels högre hjultryck för automobiler, dels större bredd för dessa. Enligt hittills gällande bestämmelser föreskrives att automobil icke må, då den tyngd, som upp bäres av det mest belastade hjulet, överstiger 2 000 kg, framföras å allmän väg, gata eller annan allmän plats. Undantag härifrån kan medgivas av länsstyrelsen i det län, där vägen är belägen, eller i fråga om viss stads område av polismyndigheten i staden. I propositionen föreslås nu, att högsta tillåtna hjultrycket skall bli 2 500 kg för automobiler med två axlar och för övriga bilar 2 000 kg.

Beträffande bredden på automobiler gäller för närvarande, att dylikt fordon med större bredd än 220 centimeter icke får framföras å allmän väg, gata eller annan allmän plats utan tillstånd av vederbörande länsstyrelse eller av polismyndigheten i stad, då det gäller trafik inom stadens område. Där sådant tillstånd lämnas för omnibus skall högsta tillåtna bredden bestämmas till 220 eller 240 centimeter, beroende på vägens beskaffenhet. Enligt propositionen skall högsta tillåtna bredden för alla motorfordon bli 245 centimeter, såvida icke vederbörande länsstyrelse eller polismyndighet meddelar andra föreskrifter.

De föreslagna ändringarna måste inge stora betänkligheter. Våra vägar och vägbroar äro i regel icke byggda för trafik med så tunga och breda motorfordon som skulle bli tillåtna, om den föreslagna ändringen av vägtrafikstadgan godkändes. Om vägarna i allmänhet skulle genom ändrade bestämmelser upplåtas för trafik med fordon, vilkas hjultryck uppgår till 2 500 kg och bredd till 245 centimeter, bli de för trafiksäkerheten ansvariga myndigheterna, närmast länsstyrelserna och polismyndigheterna i städerna, nödsakade att i fråga om ett stort antal vägar föreskriva inskränkningar i trafiken. Därmed skulle syftet med den föreslagna författningsändringen bli förfelat, samtidigt som allmänheten och vederbörande myndigheter beredas stora olägenheter.

Frågan om en ökning av hjultrycket och fordonsbredden var föremål för riksdagens behandling år 1936 med anledning av en kunglig proposition. 1934 års vägtrafiksakkunniga hade ansett, att en höjning av det största hjultrycket till 2 500 kg och av fordonsbredden från 210 till 220 centimeter borde kunna ske. Statsrådet och chefen för kommunikationsdepartementet ansåg då, att tiden icke var inne för en höjning av det tillåtna högsta hjultrycket, enär

vägarna inom stora delar av landet icke befunno sig i det skick, att ett hjultryck av 2 500 kg allmänt kunde medgivas. Beträffande den ifrågasatta ökningen av fordonsbredden ansågo såväl statsrådet som riksdagen att en mycket stor del av landets vägnät innefattade vägar med så ringa bredd, att ett framförande å desamma av fordon med en bredd av 220 centimeter syntes kunna medföra allvarliga olägenheter ur trafiksäkerhetssynpunkt. I fråga om lastbilar ansågs någon ökning av den tillåtna fordonsbredden icke vara påkallad, medan däremot i fråga om bussar vissa skäl talade för de sakkunnigas förslag. I fråga om bussarna anslöt sig därför departementschefen till de sakkunnigas mening. Enligt de ändringar som då beslöt i vägtrafikstadgan tillerkändes vederbörande myndigheter rätt att medge tillstånd till trafik med bussar med större bredd än 220 centimeter och för andra bilar med större bredd än 210 centimeter. 1940 beslöt i avsikt att tillåta en effektiv och ändamålsenlig montering av gengasaggregat att den största tillåtna fordonsbredden finge ökas till 220 centimeter.

De skäl, som anfördes av 1936 års riksdag mot en ökning av det högsta tillåtna hjultrycket, äga fortfarande giltighet. Bortsett från den 1940 företagna ändringen gäller detsamma i fråga om ökning av fordonsbredden. Vägnätets beskaffenhet har nämligen icke nämnvärt ändrats sedan 1936. Från och med hösten 1939 och fram till i år ha nybyggnads- och förbättringsarbeten endast kunnat i ringa mån utföras. Genom bristande tillgång på medel har icke heller underhållet av vägarna kunnat bli så tillfredsställande som skulle ha varit önskvärt. Under det senast förflutna årtiondet har bärigheten hos våra vägar och vägbroar icke förändrats i någon nämnvärd grad, varför det icke finns anledning att nu bedöma frågan på ett annat sätt än 1936. Ett stort antal av våra vägar äro fortfarande så smala och ha så pass ringa bärighet att en trafik med breda och tunga fordon icke är möjlig utan att mötesplatser i ökad utsträckning anläggas och vägkanterna förstärkas. Det förefaller därför enligt vår mening rimligt, att de hittills gällande bestämmelserna om hjultryck och fordonsbredd bibehållas. Dessa bestämmelser ge ju möjlighet åt länsstyrelser och polismyndigheter att medgiva trafik med tyngre och bredare fordon än eljest på sådana vägar, som äro lämpade för dylik trafik. Om de nu föreslagna bestämmelserna skulle träda i kraft, måste undantag från desamma göras för kanske större delen av vägarna i landet. Då blir ju den generella höjningen av högsta tillåtna hjultryck och fordonsbredd i stor utsträckning endast en föreskrift på papperet.

Med anledning av vad som anförts få vi hemställa,

att riksdagen måtte avslå Kungl. Maj:ts proposition nr 203.

Stockholm den 20 mars 1946.

*L. Tjällgren.*

*K. A. Westman.*

*C. P. V. Gränebo.*

*Gust. E. Andersson.*