

Nr 203.

Kungl. Maj:ts proposition till riksdagen med förslag till förordning om ändrad lydelse av 23 § 1 och 2 mom. vägtrafikstadgan den 23 oktober 1936 (nr 562); given Stockholms slott den 8 mars 1946.

Kungl. Maj:t vill härmed, under åberopande av bilagda utdrag av statsrådsprotokollet över kommunikationsärenden för denna dag, inhämta riksdagens yttrande över härvid fogade förslag till förordning om ändrad lydelse av 23 § 1 och 2 mom. vägtrafikstadgan den 23 oktober 1936 (nr 562).

GUSTAF.

Torsten Nilsson.

F ö r s l a g
till
F ö r o r d n i n g
om ändrad lydelse av 23 § 1 och 2 mom. vägtrafikstadgan
den 23 oktober 1936 (nr 562).

Härigenom förordnas, att 23 § 1 och 2 mom. vägtrafikstadgan den 23 oktober 1936¹ skola erhålla ändrad lydelse på sätt nedan angives.

23 §.

1 mom. Automobil må ej, då den tyngd, som uppbäres av det mest belastade hjulet, överstiger, i fråga om automobil med två hjulaxlar, 2 500 kilogram och, i fråga om automobil med flera hjulaxlar, 2 000 kilogram, framföras å allmän väg, gata eller annan allmän plats, såframt icke annorlunda medgivits av länsstyrelsen i det län, där vägen är belägen, eller, beträffande trafik inom viss stads område, av polismyndigheten i staden.

Beträffande hjul å axel med flera än två hjul må den i första stycket avsedda tyngden icke beräknas utgöra mindre än halva den tyngd, som uppbäres av axeln.

2 mom. Automobil med större bredd än 245 centimeter må ej framföras å allmän väg, gata eller annan allmän plats, såframt icke annorlunda medgivits av länsstyrelse eller polismyndighet, som i 1 mom. sägs.

Automobils bredd — — — och snökedjor.

Denna förordning träder i kraft den 1 januari 1947.

¹ Senaste lydelse av 23 § 2 mom., se 1940:442.

Utdrag av protokollet över kommunikationsärenden, hållet inför Hans Maj:t Konungen i statsrådet å Stockholms slott den 8 mars 1946.

Närvarande:

Statsministern HANSSON, ministern för utrikes ärendena UNDÉN, statsråden WIGFORSS, MÖLLER, SKÖLD, QUENSEL, GJÖRES, ERLANDER, DANIELSON, VOUGT, MYRDAL, ZETTERBERG, NILSSON, STRÄNG, ERICSSON, MOSSBERG.

Chefen för kommunikationsdepartementet, statsrådet Nilsson anför:

Av den i samband med äskandet av anslag till byggande av broar under sjätte huvudtiteln i årets statsverksproposition lämnade redogörelsen framgår, att frågan om en höjning av det nu tillåtna högsta hjultrycket å vägarna upptagits till behandling av 1944 års trafikförfattningssakkunniga.¹

De sakkunnigas förslag i detta ämne föreligger numera i form av en skrivelse till Kungl. Maj:t den 8 december 1945. Förslaget åsyftar i huvudsak, på sätt i det följande närmare angives, en generell höjning av den i vägtrafikstadgan den 23 oktober 1936 (nr 562) nu angivna gränsen för hjultrycket från 2 000 kg till 3 000 kg och en generell ökning av största medgivna fordonsbredd från 220 till 245 centimeter. Från detta av de sakkunnigas majoritet avgivna förslag ha emellertid de sakkunnigas ordförande samt två ledamöter varit såtillvida skiljaktiga, att de velat begränsa den generella ökningen av hjultrycket till 2 500 kg.

Av de spörsmål, som aktualiserats genom de sakkunnigas framställning, upptar jag nu i första hand till behandling frågan om hjultryckets begränsning.

Hjultryck.

Gällande bestämmelser.

I 23 § 1 mom. vägtrafikstadgan föreskrives, att automobil icke må, då den tyngd, som uppbäres av det mest belastade hjulet, överstiger 2 000 kg, framföras å allmän väg, gata eller annan allmän plats, såframt icke annorlunda medgivits av länsstyrelsen i det län, där vägen är belägen, eller, beträffande trafik inom viss stads område, av polismyndigheten i staden.

Enligt 3 mom. samma paragraf skola vid lämnande av medgivande eller tillstånd, som i 1 mom. sägs, fastställas de villkor, som kunna anses nödiga till trafiksäkerhetens främjande eller vägens skyddande.

¹ De sakkunniga äro landshövdingen T. E. Löfgren, ordförande, ombudsmannen J. Christensson överstelöjtnanten C. W. Elliot, trafikpolisintendenten E. J. E. Forselius, advokaten S. A. O. Hagardt, droskägaren F. Rapp och folkskolläraren Hj. Rimby.

I 33 § 1 mom. vägtrafikstadgan enligt den lydelse momentet erhållit genom förordning den 31 maj 1940 (nr 442) stadgas vidare, att vad i 23 § är föreskrivet om automobil skall äga motsvarande tillämpning å fordon, som tillkopplas automobil.

Enligt 12 § 1 mom. vägtrafikstadgan gäller vidare, bland annat, att om beträffande viss allmän väg eller gata eller annan allmän plats eller del av sådan väg erfordras förbud mot trafik med fordon av visst slag, hjultryck eller bredd, må, där fråga är om väg i stad, polismyndigheten i staden samt eljest länsstyrelsen meddela föreskrifter härutinnan. Har dylikt förbud meddelats, skall detta enligt 13 § 1 mom. på lämpligt sätt tillkännagivas genom tydligt anslag, dock att, där förbudet är beroende av tjällossningens inverkan på vägbanan, tillkännagivandet må ske i annan ordning.

Historik.

Bestämmelser om högsta hjultryck infördes första gången genom 1916 års förordning om automobiltrafik. Enligt § 13 mom. 6 nämnda förordning fick bil med större hjultryck vid full last än 2 500 kg ej framföras å allmän väg utan särskilt tillstånd av länsstyrelsen i det län, där vägen var belägen.

1920 års automobilsakkunniga funno emellertid kretsen av de bilar böra vidgas, för vilkas framförande särskilt tillstånd skulle erfordras. Sattes gränsen — framhöllo de sakkunniga — såsom i 1916 års författning vid ett hjultryck av 2 500 kg, bleve det allenast ett ringa fåtal bilar, för vilka tillstånd behövde sökas. Det vore knappt annorstädes än å stadsgator, som så tunga bilar kunde med fördel brukas. Gränsen mellan bilar, för vilkas framförande särskilt tillstånd skulle erfordras, och sådana, för vilka dylikt tillstånd ej skulle behövas, hade synts ligga ungefär vid $2\frac{1}{2}$ tonsvagnarna. Hjultrycket för en sådan bil vore ungefär 1 800 kg, men kunde för vissa bilar uppgå till något högre siffra. I allmänhet vore de större och bättre vägar i landet som till en bredd av 5 å 6 meter anlagts under senare år sådana, att någon risk att å dem framföra bilar med 2 000 kg:s hjultryck icke i allmänhet torde föreligga. Där i följd av vägs eller bros beskaffenhet en bil med nämnda hjultryck ej kunde med trygghet framföras, hade länsstyrelsen att meddela påkallade inskränkande bestämmelser. I allmänhet vore fastställandet av en viss siffra för hjultrycket å bil, för vars framförande särskilt tillstånd erfordrades, en icke alltför betydelsefull sak. Huvudsaken vore, att länsstyrelsen för varje särskild väg, där inskränkningar kunde ifrågakomma, efter undersökning fastställde det hjultryck, som en bil högst finge hava för att få trafikera vägen med tillhörande broar. Vore själva vägen god, så att trafik med en bil med visst hjultryck därå kunde medgivas, men en därå befintlig bro alltför svag härför, kunde inskränkningen avse allenast bron. Då fråga här vore om lastvagnar, kunde det bliva nödvändigt att för brons passerande lossa en del av lasten. I anslutning till vad sålunda anförts föreslogo de sakkunniga, att bil med ett största hjultryck överstigande 2 000 kg ej skulle få framföras å allmän väg utan särskilt tillstånd av länsstyrelsen i det län, där vägen vore belägen.

De i 1923 års motorfordonsförordning meddelade bestämmelserna i förevarande ämne avfattades i enlighet med de sakkunnigas förslag.

1927 års motorfordonssakkunniga föreslog emellertid en återgång till 1916 års förordnings bestämmelser i nu berörda hänseende. En sådan jämkning ansågo de sakkunniga vara väl motiverad av de ytterligare förbättringar vägarna under de senare åren undergått. Vad broarna beträffade, skulle dessa numera byggas så, att de kunde tåla ett högsta hjultryck av 3 000 kg. I Stockholms län hade de s. k. förstaklassvägarna redan generellt upplåtits för motorfordon med största hjultryck av 2 500 kg. Även den utveckling, som ägt rum å vagnmaterielens område, talade för den föreslagna förändringen. De tyngre bilarnas allt mer och mer låga och långa byggnad och de å dessa bilar vanligen förekommande kraftiga pneumatiska ringarna medförde, att skadegörelsen å vägarna i ej ringa grad minskades. Det syntes ock mycket sällan möta något hinder från myndigheternas sida att erhalla tillstånd till trafik med fordon med hjultryck över det föreskrivna.

I propositionen nr 121 till 1930 års riksdag förklarade sig likväl chefen för kommunikationsdepartementet (s. 73) anse, att tiden ännu icke vore inne för den av de sakkunniga föreslagna höjningen. Även de för biltrafik mest lämpade vägarna, de s. k. förstaklassvägarna, syntes alltså i stor utsträckning vara för svaga för att utan olägenhet kunna upptaga trafik med så stort hjultryck som det av de sakkunniga förordade. Dittillsvarande stadgande borde förty bibehållas.

I överensstämmelse härmed stadgades i 1930 års motorfordonsförordning, att bil med ett största hjultryck överstigande 2 000 kg ej finge framföras å allmän väg utan särskilt tillstånd av länsstyrelsen i det län, där vägen vore belägen, eller av vederbörande polismyndighet i stad. Beträffande släpvagn meddelades motsvarande bestämmelser.

1931 års väg- och brosakkunniga behandlade i av dem avgivet betänkande (SOU 1934: 27) frågan om motorfordons vikt och hjultryck. Med ledning av ett stort antal insamlade uppgifter hade de sakkunniga undersökt transportkostnaden för lastbilar av olika lastförmåga i syfte att bl. a. belysa den ekonomiska betydelsen av stora lastbilar. De sakkunniga funno därvid, att, därest lastförmågan kunde vederbörligen utnyttjas, det vore fördelaktigt att använda så stora aggregat som möjligt. Enligt de sakkunnigas beräkningar skulle, under närmare angivna förutsättningar, en ökning av lastförmågan från 3 till 4 ton medföra en besparing i driftkostnad per nettotonkm av cirka 13 % och en ökning av lastförmågan från 3 till 5 ton medföra en motsvarande besparing av cirka 23 %.

Väg- och brosakkunniga anförde i anslutning härtill:

Besparingen per nettotonkm i trafik kostnad är i det närmaste oberoende av den årliga körlängden. Såvida det finnes ett tillräckligt transportbehov, så att en större bils lastförmåga kan utnyttjas i samma grad som flera mindre bilar, är det ekonomiskt lönande för trafikanten att övergå till större enhet. Ju större vagnen är, desto svårare är det dock att erhalla en god utnyttjning av fordonet, vilken omständighet ofta torde vara en återhållande faktor. För större företag med ett stort och konstant transportbehov, liksom i de fall, när transportmarknaden är väl organiserad, torde emellertid vä-

sentliga besparingar stå att vinna genom större enheter, allt under den förutsättning, att dessa enheter effektivt kunna utnyttjas. Erfarenheten från utlandet, där betydligt större fordonsenheter än dem vi äro vana vid framgå på vägarna, synes bekräfta detta påstående. Möjligheten att nyttja ett större fordon är också beroende av längden av det vägnät, som står till förfogande. Om detta genom administrativa föreskrifter är starkt begränsat, bliva möjligheterna att effektivt utnyttja fordonet betydligt minskade.

Emellertid kan lastförmågan väsentligt ökas genom användandet av fler axlar än två, utan att hjultrycket därigenom ökas. Vid samma hjultryck kan sålunda en treaxlig bil framföra dubbelt så stor last som en tvåaxlig bil. Genom användandet av släpvagnar är det möjligt att framföra än ytterligare last utan höjning av hjultrycket. Släpvagnar äro dock ur andra synpunkter en mindre tilltalande lösning. Det är sålunda möjligt att genom konstruktiv utbildning av fordonet erhålla större last utan höjning av hjultrycket. Denna lösning torde emellertid endast vara driftekonomisk, när det gäller något så när stora enheter. Ej heller är den möjlig för alla ändamål.

Enligt väg- och brosakkniga uppginge den ungefärliga lastförmågan hos normal tvåaxlig lastautomobil vid ett största hjultryck av 2 000 kg till 2 900 kg, vid ett största hjultryck av 2 500 kg till 3 800 kg och vid ett största hjultryck av 3 000 kg till 4 700 kg.

För uttrönande av de erfarenheter, som vunnits vid trafik med tyngre fordon, hade väg- och brosakkniga inhämtat yttranden från vissa vägfackmän. Dessa yttranden hade givit vid handen

att lastbilar med största hjultryck mellan 2 500 och 3 000 kg vore rätt vanliga för vägdistriktens gruskörningar och behövliga för ett rationellt bedrivande av vägunderhållet;

att dylika lastbilar, därest de vore väl konstruerade och bl. a. försedda med lämplig ringutrustning, icke ansåges vålla märkbart större slitning eller annan åverkan än andra bilar på väl hållna, icke smala vägar;

att höga hjultryck, som upptoges med dubbla bakringar, allmänt ansåges vara mindre skadliga än lägre hjultryck vid enkla ringar; samt

att en stor fordons hastighet ansåges ha större skadlig inverkan än ett stort hjultryck.

Vidare funno de sakkunniga av yttrandena framgå, att grusvägarna i landet i stor utsträckning ansåges tåla större hjultryck än 2 000 kg.

Väg- och brosakkniga, vilka tidigare i skrivelse den 29 februari 1932 till chefen för kommunikationsdepartementet förordat, att den övre gränsen för högsta tillåtna hjultrycket borde tills vidare normalt bibehållas vid 2 000 kg, därvid såsom hjultrycksklasser borde tillämpas 1 000, 1 500 och 2 000 kg, föreslogo i sitt betänkande, att i fråga om vägar för tyngre trafik hjultrycksklasserna 2 500, 3 000 och 3 500 kg borde användas. De sakkunniga gjorde därvid följande uttalanden:

Högklassiga vägbeläggningar med gott utförande kunna beräknas tåla ett hjultryck av 3 500 kg. Den högsta hjultrycksgrens för grusvägar bör bestämmas till 3 000 kg. På smala vägar bör hjultrycket inskränkas. Sålunda böra hjultryck överstigande 2 000 kg icke tillåtas på vägar med mindre bredd än 5 m (såvida icke mötesplatser anordnas).

Motorfordon med flera än två axlar och släpvagnar böra normalt icke tillåtas hava större hjultryck än 2 500 kg med hänsyn till deras ogymsam-

ma lastverkan på broarna, därest det icke kan visas, att deras lastverkan är mindre ogynnsam än de lastsystem, för vilka broarna beräknats.

Av trafiktekniska skäl framstår det som ett starkt önskemål, att ett större antal vägar öppnas för ett högsta hjultryck av 2 500 kg. Detta synes med hänsyn till vägarnas nuvarande beskaffenhet redan nu i stor utsträckning vara möjligt. Utan att de sakkunniga kunnat med bestämdhet angiva de kostnader, som skulle föranledas av en höjning av hjultrycket på vägar, som nu icke tåla ett dylikt hjultryck, synes likväl av de utav de sakkunniga verkställda utredningarna framgå, att en sådan höjning av vägstandarden icke kräver några oskäligen kostnader utan ofta borde löna sig. De sakkunniga förordade, att en undersökning successivt göres med ledning av i betänkanudet lämnad utredning, och att därefter en systematisk standardhöjning verkställas.

Det önskemålet synes växa fram, att huvudvägarna, åtminstone i södra och mellersta Sverige samt södra Norrland, så småningom bringas upp till en sådan bärighet, att ett hjultryck av 3 000 kg för dem kan tillåtas på fri landsbygd samt 3 500 kg närmast städer och industricentra.

Omläggningar och förbättringar av vägnätet böra verkställas med de nu nämnda målen i sikte.

1934 års vägtrafiksakkunniga (SOU 1935:23) funno det uppenbart, att bestämmelser erfordrades till förebyggande av att de allmänna vägarna trafikerades med i förhållande till desammas bärkraft alltför tunga fordon. Liksom dittills syntes i författningarna böra angivas en gräns för hjultrycket å de fordon, som utan särskilt tillstånd finge framföras å vägarna. Vederbörande myndigheter borde hava att i särskilda fall lämna medgivande till trafik med tyngre fordon än i författningarna angivits men borde å andra sidan även kunna beträffande vissa vägar fastställa en lägre gräns för det tillåtna hjultrycket. I såväl det ena som det andra fallet hade myndigheterna att vid sina beslut i förevarande ämnen taga hänsyn till de olika förhållanden, som påverkade vägarnas bärighet. Med avseende å frågan, vilket hjultryck, som borde väljas såsom allmän gräns för befarandet av våra vägar utan särskilt tillstånd, vore det ju till en början självfallet, att denna gräns måste bestämmas på grundval av en viss uppfattning om den regelmässiga bärkraften hos vägarna. Det vore härvid att märka, å ena sidan att, om gränsen sattes lågt, antalet framställningar om tillstånd att få framföra fordon med större hjultryck än det fastställda kunde väntas bliva tämligen stort, men å andra sidan att, om gränsen sattes högt, myndigheterna tvingades att i fråga om åtskilliga vägar meddela särskilda inskränkningar beträffande hjultrycket å trafikerande fordon. Det erinrades, hurusom 1931 års väg- och broakkunniga funnit det av trafiktekniska skäl framstå som ett starkt önskemål, att ett större antal vägar öppnades för ett högsta hjultryck av 2 500 kg, ävensom ansett detta med hänsyn till vägarnas dåvarande beskaffenhet redan då i stor utsträckning vara möjligt. Vad sålunda anförts hade styrkt vägtrafiksakkunniga i deras uppfattning, att det icke borde möta betänkligheter att, med visst undantag, höja det i författningarna fastställda hjultrycket å fordon, som utan särskilt tillstånd finge trafikera vägarna, från 2 000 till 2 500 kg, d. v. s. till samma siffra som gällde före tillkomsten av 1923 års motorfordonsförordning. För bilägarna skulle det säkerligen innebära en väsentlig fördel att kunna utgå ifrån att, där ej annat i särskilda fall bestämdes, fordon med ett

hjultryck upp till 2 500 kg finge utan särskilt tillstånd trafikera vägarna. De sakkunniga ansåge sig, på grundval av vad väg- och brosakkunniga uttalat, kunna förutsätta, att det icke skulle visa sig behövt för myndigheterna att i någon mera avsevärd omfattning föreskriva en lägre hjultrycksgräns än den i författningarna angivna. Såsom redan antytts föresloge de sakkunniga ett undantag från nu berörda regel om en hjultrycksgräns vid 2 500 kg. Härvid avsåges sådana bilar, å vilka avståndet mellan hjulaxlarna vore relativt kort, så att hjulens tryck samlades på en liten yta och därmed utsatte denna för större påfrestning än som kunde anses svara mot dess bärkraft. Restriktiva bestämmelser för dylika fordon vore icke minst påkallade med hänsyn till dessas ogynnsamma lastverkan å broarna. Särskilt vore här att märka de treaxliga bilarna, vilkas två bakre axlar i allmänhet vore anbragta tämligen nära varandra. Emellertid torde icke tillräcklig anledning förefinnas att begränsa de inskränkande bestämmelserna att allenast gälla sistnämnda fordon. För samtliga bilar med ett axelavstånd understigande förslagsvis tre meter ansåge de sakkunniga i enlighet med det nu sagda, att den hittillsvarande hjultrycksgränsen av 2 000 kg borde bibehållas. I själva verket torde en dylik inskränkning i stort sett bliva till fördel även för bilägarna själva. Om densamma icke förefunnes, vore det nämligen sannolikt, att länsstyrelserna med tanke på fordon av ifrågavarande slag skulle nödgas med avseende å åtskilliga vägar meddela inskränkningar beträffande alla bilar med större hjultryck än 2 000 kg.

I de *yttranden*, som avgåvos över vägtrafikssakkunnigas förslag, framhöllo flera länsstyrelser, att den föreslagna höjningen av största tillåtna hjultrycket från 2 000 till 2 500 kg icke syntes motiverad. Länsstyrelsen i Uppsala län uttalade sålunda, att vägarna inom länet i allmänhet vore för svaga för att tillåta ett hjultryck av 2 500 kg. Följden av en dylik bestämmelse bleve, att tunga fordon undveke att närma sig vägkanterna, något som medförde, att vägbanans effektiva bredd i hög grad minskades för övriga trafikanter. Stora svårigheter uppstode också att vid trafik med tunga bilar hålla vägarna i tillfredsställande skick. Andra länsstyrelser framhöllo, att en ökning av största tillåtna hjultrycket skulle tvinga myndigheterna att i fråga om stora delar av vägnätet meddela särskilda inskränkningar. Länsstyrelsen i Norrbottens län uttalade, att de sakkunnigas förslag skulle gynna uppkomsten av en i många fall tyngre trafikapparat än som skäligen kunde behövas och som man på andra sätt sökte begränsa, nämligen i fråga om den yrkesmässiga trafiken. Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen ansåg, att en ökning av största hjultrycket borde tillåtas beträffande södra och mellersta Sverige, enär vägarna därstädes, fränsett en del å desamma belägna mindre bärkraftiga broar, numera i allmänhet vunnit erforderlig styrka och bärighet. I fråga om vägarna i de fyra nordligaste länen vore däremot styrelsen synnerligen tveksam, huruvida de sakkunnigas förslag kunde anses lämpligt. Med hänsyn till dessa vägars byggnadssätt torde ett generellt medgivande att befara samtliga vägar med fordon upp till 2 500 kg:s hjultryck medföra, att för flertalet vägar inskränkningar i fråga om hjultryck måste föreskrivas.

I den i ämnet avlåtna *propositionen (nr 213) till 1936 års riksdag* fann che-

fen för kommunikationsdepartementet, med hänsyn till vad i avgivna utlåtan- den anförts rörande vägnätets beskaffenhet i särskilt de norra men även vissa av de sydliga länen, att tidpunkten för en generell höjning av det tillåtna hjul- trycket knappast vore inne.

I en inom riksdagen väckt *motion* (II: 723) framhölls, att de sakkunnigas förslag från praktisk synpunkt vore att föredraga, och föreslogs att 23 § 1 mom. vägtrafikstadgan erhöles den lydelse, de sakkunniga föreslagit.

Andra lagutskottet (utl. nr 55, s. 114) yttrade, att utskottet i likhet med departementschefen icke ansåge tiden vara inne för en allmän höjning av det tillåtna högsta hjultrycket. Vägarna inom stora delar av landet befunne sig ännu icke i det skick, att ett hjultryck av 2 500 kg allmänt kunde med- givas. Utskottet utginge emellertid från att vederbörande myndigheter i stor utsträckning komme att begagna sin rätt att meddela dispens från den all- männa regeln om högsta tillåtna hjultryck. Utskottet kunde således icke för- orda den i motionen II: 723 föreslagna höjningen av högsta tillåtna hjultrycket.

De i 1936 års *vägtrafikstadga* meddelade bestämmelserna i ämnet avfatta- des i enlighet med vad inledningsvis angivits.

Utländsk rätt.

Med avseende å de förhållanden, som på förevarande område äro gällande inom utländsk rätt, hava 1944 års trafikförfattningssakkunniga hänvisat till följande sammanställning.

L a n d	Fordonstyp	Största axeltryck ¹ kg.	Anm.
Finland (1937)	Bil	3 200—6 400	Alltefter vägklass. Därjämte bestämmelser om högsta tillåtna totalvikt. I fråga om bil med flera än två axlar skall trycket å axlar med mindre av- stånd än 1·2 meter samman- räknas, därvid dock viss för- höjning medgives å samman- lagda axeltrycket.
Danmark (1932)	Motorfordon, Släpfordon	6 000	Vikten av fordon med last må icke överstiga 8 000 kg.
Schweiz (1932)	Motorfordon Släpfordon	8 800 5 000	= $\frac{4}{5}$ av totalvikten 11 000 kg.
Tyskland (1937)	Tvåaxligt motorfordon Treaxligt motorfordon Motorfordon med fyra eller flera axlar Motorfordon med påhängsvagn Släpfordon	8 000 6 500 6 000 8 000 för en axel, eljest 6 500 5 500	För motorfordon eller släpfordon, som är försett med andra ringar än luftringar (och därmed jäm- ställda), må axeltrycket icke överstiga 4 000 kg. Särskilda bestämmelser gälla om högsta tillåtna totalvikt.
England (1941)	»Heavy motor- car» »Motor car»	c:a 8 000	Särskilda bestämmelser gälla om högsta tillåtna totalvikt.

¹ I allmänhet motsvarande dubbla största hjultrycket.

Till trafikförfattningssakkunniga inkomna framställningar.

Trafikförfattningssakkunniga meddela, att önskemål till dem från skilda håll framförts om höjning av det för närvarande i vägtrafikstadgan generellt medgivna hjultrycket 2 000 kg. Sålunda hade länsstyrelsen i Gotlands län uttalat sig för en höjning till 2 500 kg. Sveriges automobilindustriförening, Sveriges automobilhandlarförbund och Svenska lasttrafikbilägareförbundet hade förordat höjning till 3 000 kg. Av aktiebolaget Linjebuss hade hemställts, att det generella högsta hjultrycket måtte åtminstone för rikshuvudvägar och läns huvudvägar fastställas till minst 3 000 kg med möjlighet för central myndighet, väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, att meddela tillstånd till högre hjultryck på därför lämpliga vägar. Från bolaget hade härvid framhållits, att inga av de chassier till vanliga linjebussar i standardutförande, som nu tillverkades av de svenska fabrikerne, vid fullt utnyttjande av kapaciteten medgäve ett lägre maximihjultryck än 2 800—3 000 kg.

I en den 28 juni 1945 dagtecknad skrivelse till de sakkunniga motiverade *Sveriges automobilindustriförening* närmare sin framställning och anförde därvid bland annat:

Det är ett allmänt erkänt faktum, att en höjning av bilarnas lastförmåga — och därmed deras totalvikt och hjultryck — avsevärt förbilligar transporterne, i den mån möjlighet finnes att någorlunda väl utnyttja lastförmågan. Utvecklingen har därför oavslått och raskt gått i denna riktning. Särskilt sedan år 1937 har takten i denna utveckling stegrats. Vägtrafikstadgans bestämmelse om ett högsta hjultryck av 2 ton har härigenom kommit att bli helt föråldrad i förhållande till den faktiska situationen. Om man bortser från de i regel lätta distributionsbilarna för stadstrafik — ofta byggda på personvagnschassier — och begränsar sig till de egentliga landsvägsfordonen ha numera flertalet av dessa i fullastat skick ett hjultryck på åtskilligt över 2 ton. Ännu tydligare framträder detta förhållande om man, såsom riktigt är, tar sikte på de under de sista förkrigsåren samt under krigsåren anskaffade bilarna, som ange de aktuella utvecklingstendenserna. Under de angivna åren ha endast ungefär 15 % av samtliga lastbilar, som levererats av de svenska fabrikerne, haft ett högsta hjultryck, som faller inom vägtrafikstadgans bestämmelse. För de utländska märkena är andelen lättare bilar något högre men likväl en minoritet.

Den angivna utvecklingen i förening med en motsvarande utveckling på vägbyggnadsområdet har också föranlett länsstyrelserne att generellt eller för vissa vägar medge högre hjultryck. Medverkande härtill har måhända varit en vägteknisk synpunkt, som föreningen här vill understryka. Frågan om hjultryckens inverkan på vägen anses visserligen ej vara helt utredd. Ledande vägteknici — inom väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, väginstitut och entreprenörfirmorna — synas emellertid alltmör betona, att avgörande för fordonens inverkan på vägen icke är dessas individuella vikt, givetvis inom rimliga gränser, utan den totala vikt, som framföres på vägen.

Även av detta skäl synes någon tvekan ej behöva råda om lämpligheten att även vägtrafikstadgans huvudregel om hjultryck anpassas efter bilparkens faktiska beskaffenhet. Härigenom begränsas behovet av lokala dispenser, vilkas mångfald och oenhetlighet f. n. skapar en ganska kaotisk och för berörda parter svåröverblickbar situation.

Enligt automobilindustriföreningens mening skulle även ett högsta hjultryck å 2 500 kg innebära en hämsko på den utveckling, som redan pågår, och än mer på den framtida utvecklingen — en ny vägtrafikstadga får ju antas bli bestående under åtskilliga år. Föreningen vill därför hemställa att högsta hjultrycket fastställs till 3 000 kg.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, som erhållit tillfälle taga del av automobilindustriföreningens nyssnämnda skrivelse, avgav till de sakkunniga utlåtande den 30 juli 1945. Till utredning angående den omfattning, i vilken landets allmänna vägar för närvarande vore enligt länsstyrelsernas medgivanden allmänt upplåtna för högre hjultryck än 2 000 kg, har styrelsen åberopat en sammanställning, vilken torde såsom bilaga (*Bilaga 1*) få fogas till statsrådsprotokollet.

I anslutning till sammanställningen anförde styrelsen:

Även om sålunda en icke oväsentlig del av landets allmänna vägnät redan är upplåtet för högre hjultryck än det i vägtrafikstadgan medgivna, anser styrelsen det vara önskvärt, om ytterligare lättnader i detta avseende kunde genomföras. Det möter emellertid stora svårigheter att angiva, i vilken utsträckning så skulle kunna ske.

Uppenbart är, att det för en viss väg tillåtna hjultrycket måste sättas i relation till vägens och i densamma ingående broars och trummors bärighet. Vägbanans förmåga att tåla höga hjultryck är också i hög grad beroende av årstid och väderleksförhållanden men även av trafikens omfattning och huru stor del därav, som utgöres av tyngre fordon. En generell ökning av hjultrycket måste för en stor del av vägnätet föregås av mot den ökade belastningen svarande förstärkningsåtgärder på broar och färjor, på vägbanor, som sakna bärlager eller bärande skikt av tillräcklig dimension, på vägbanor eller vägkroppar på svag undergrund etc.

I vad mån en väg i befintligt skick kan upptaga ökat hjultryck eller om förstärkningsåtgärder bliva erforderliga har hittills bedömts mera erfarenhetsmässigt, eftersom forskningsresultaten på detta område äro små. Styrelsen har med anledning härav funnit det vara nödvändigt, att undersökningar verkställas, och därför hos Kungl. Maj:t hemställt om anslag för att låta utföra forskning. Sedan Kungl. Maj:t den 23 februari 1945 ställt medel till förfogande för ändamålet, pågår hos statens väginstitut en undersökning rörande vägars bärighet, varvid nu berörda spörsmål komma att prövas. Likaså pågår en inventering av landets landsvägsbroar, innebärande bl. a. undersökning av broarnas bärighet. Innan dessa undersökningar äro slutförda och resultatet av dem föreligger, anser sig styrelsen icke kunna göra något bestämt uttalande beträffande möjligheten att genomföra den av automobilindustriföreningen föreslagna generella höjningen av hjultrycket, även om densamma enligt styrelsens mening vore i hög grad önskvärd och eftersträvanvärd. Styrelsen vill därför förorda, att 1944 års trafikförfattnings-sakkunniga med hänsyn till pågående undersökningar rörande vägars och broars bärighet icke framlägga förslag till generell höjning av den i nuvarande vägtrafikstadga angivna gränsen för hjultrycket, 2 000 kg.

I fråga om bärigheten hos i allmänna vägnätet ingående broar åberopade styrelsen en promemoria, vars huvudsakliga innehåll återgivits i årets statsverksproposition under sjätte huvudtiteln, punkten 24, och som torde bära här ånyo refereras.

Inom styrelsen pågår för närvarande undersökning av bärförmågan hos landets vägbroar. Hittills har utredning verkställt beträffande ungefär hälften av dessa broar med vardera en sammanlagd fri spännvidd större än 3,0 m, varvid för varje bro bland annat undersökts det största hjultryck och den största fordonsvikt, som kunde tillåtas vid trafik med två- respektive treaxliga fordon. Härvid hava för ett stort antal broar — i det efterföljande hänfödda till grupp a — erhållits tillåtna hjultryck, som väsentligt understiga i gällande kungörelser angående fordonstrafiken å de allmänna vägarna inom länen för broarna angivna största tillåtna hjultryck. För åtskilliga andra broar — i det efterföljande hänfödda till grupp b — giva i länskungörelserna angivna största tillåtna hjultryck så höga påkänningar i konstruktionerna (upp till 20 % över enligt gällande normalbestämmelser tillåtna värden), att någon ökning av dessa hjultryck icke bör ifrågakomma. Vid undersökningen har i allmänhet hänsyn icke tagits till att broarnas bärförmåga kan vara nedsatt till följd av att broarna befinna sig i dåligt tillstånd. I efterföljande sammanställning anges för vissa län, där en större del av de befintliga broarna undersökts, antalet broar i ovannämnda grupper.

Sammanställning utvisande nuvarande bärförmåga hos broar med spännvidd större än 3 m inom vissa län.

L ä n	Antal broar ¹	Antal undersökta broar	Grupp a Broar med bärförmåga lägre än i länskungörelse angiven		Grupp b Broar med bärförmåga lika med i länskungörelse angiven och för vilka sålunda höjning av nuvarande hjultryck ej bör ske	
			Antal	%	Antal	%
Uppsala	190	188	55	29	19	10
Södermanlands	220	216	27	13	8	4
Gotlands	80	78	9	11	5	6
Kristianstads	310	304	28	9	23	7·5
Malmöhus	270	263	57	21	41	15
Skaraborgs	370	365	56	15	36	9·5
Kopparbergs	460	225	37	17	19	8·5
Västerbottens	1 000	992	230	23	149	15
Norrbottnens	980	975	129	13	90	9
Summa	3 870	3 606	628	17	390	11

¹ Avrundade siffror.

Av sammanställningen framgår, att av 3 606 undersökta broar borde för 17 % det enligt länskungörelserna tillåtna hjultrycket nedsättas, medan för ytterligare 11 % höjning av ifrågavarande hjultryck icke bör ifrågakomma. Härav framgår, att det, enbart för att broarna skola erhålla den bärförmåga som anges i gällande länskungörelser, torde bli nödvändigt att ombygga eller förstärka ca $\frac{1}{4}$ av landets brobestånd, vilket kommer att medföra så höga kostnader, att dessa arbeten icke torde kunna förväntas bli genomförda inom de närmaste åren.

Med ledning av vid undersökningen erhållna resultat har vidare upprättats efterföljande sammanställning, vari angivas för de 3 606 undersökta broarna antal och procent av totala antalet, som tåla ett hjultryck större eller lika med 4, 3 respektive 2 ton ävensom mindre än 2 ton.

Sammanställning utvisande tillåtna hjultryck på broar med spännvidd större än 3 m inom vissa län.

L ä n	T i l l å t e t h j u l t r y c k							
	Större eller lika med 4 ton		Större eller lika med 3 ton		Större eller lika med 2 ton		Mindre än 2 ton	
	Antal	%	Antal	%	Antal	%	Antal	%
Uppsala	52	28	92	49	136	72	188	100
Södermanlands	77	35	141	65	190	88	216	100
Gotlands	41	52	62	80	74	95	78	100
Kristianstads	159	52	247	81	279	91	304	100
Malmöhus	137	52	196	75	235	89	263	100
Skaraborgs	153	42	234	64	309	85	365	100
Kopparbergs	86	38	131	58	186	83	225	100
Västerbottens	170	17	347	35	598	60	992	100
Norrbottnens	190	19	361	37	745	76	975	100
Summa	1 065	29	1 811	50	2 752	76	3 606	100

Av sammanställningen framgår, att endast 50 % tåla ett hjultryck, som är större eller lika med 3 ton. Under förutsättning att de undersökta broarna kunna anses representativa för landets brobestånd, fordras därför att 50 % av landets broar först ombyggas, för att den av trafiksakkunniga ifrågasatta generella höjningen till 3 ton skall kunna tillstyrkas.

I detta sammanhang må även framhållas den ur teknisk synpunkt olämpliga formulering, som § 23 vägtrafikstadgan för närvarande har. Sålunda talas endast om hjultryck, medan ur brosynpunkt axeltrycket är det huvudsakliga. För en axel med tvillinghjul med ett största hjultryck av 2 ton kan sålunda axeltrycket med nuvarande formulering uppgå till 8 ton, ehuru avsikten torde vara, att axeltrycket skall vara 4 ton. Vid transport av tyngre transformatorer och dylikt användas vagnar med ända till 8 stycken hjul per axel, varvid med den nuvarande formuleringen vid 2 tons tillåtet hjultryck således skulle kunna tillåtas ett axeltryck av 16 ton.

Ur brosynpunkt är det dessutom principiellt oriktigt att tillåta samma hjultryck för två eller flera närbelägna axlar som för en ensam axel. Ett fordon utrustat till exempel med två tätt intill varandra sittande axlar och med hjultryck = 3 ton kommer vid trafik på landets vägbroar i de flesta fall att framkalla spänningar, som överstiga normalt tillåtna värden, även om broarna skulle vara beräknade för i nuvarande bestämmelser förekommande tyngsta belastningar. Enligt nu gällande 1938 års bestämmelser beräknas gatubroar samt broar belägna på huvud- och bygdevägar dels för tvåaxliga fordon med ett bak- (driv-) axeltryck av 8 ton (= 4 tons hjultryck), dels för treaxliga fordon med två tätt intill varandra sittande bakaxlar (driv- respektive hjälpxaxel), vardera med ett axeltryck av 5 ton (= 2,5 tons hjultryck). Avståndet mellan bakaxlarna är 1,2 meter. Det här angivna förhållandet mellan hjultryck för en ensam bakaxel respektive två tätt intill varandra sittande bakaxlar torde vara ungefär riktigt, därest samma inverkan skall erhållas. Slutligen må framhållas, att fordon med tre eller flera närbelägna axlar och vartdera axeltrycket = 4 ton (2 tons hjultryck) kunna framkalla spänningar större än de tillåtna även i broar beräknade enligt nu gällande bestämmelser.

Trafikförfattningssakkunniga.

För egen del erinra 1944 års trafikförfattningssakkunniga till en början om, hurusom väg- och brosakkniga påvisat, att användande av större lastbilar kunde medföra avsevärda besparingar i fråga om driftskostnader. Visserligen finnes möjlighet att genom konstruktiv utbildning av fordon öka lastförmågan utan höjning av hjultrycket. En sådan lösning vore emellertid endast lämplig i viss utsträckning. Det torde därför av driftsekonomiska skäl framstå såsom ett starkt önskemål, att ökade möjligheter bereddades för användande av fordon med större hjultryck. Vad nu sagts i fråga om lastbilar torde i stort sett vara tillämpligt även beträffande bussar. — I förevarande sammanhang syntes jämväl böra framhållas, att en höjning av den generella hjultrycksgränsen torde vara ägnad att främja handelsutbytet mellan den inhemska och den utländska bilmärknaden.

De sakkunniga framhålla vidare, att utvecklingen inom det svenska motorfordonsbeståndet i fråga om lastbilar och bussar gått i riktning mot allt större enheter. De sakkunniga ha till belysande av det nuvarande antalet lastbilar och bussar med stora hjultryck upprättat tvenne sammanställningar, vilka i delvis omarbetat skick torde såsom bilagor (*Bilaga 2 och Bilaga 3*) få fogas till statsrådsprotokollet.

Under hänvisning till sammanställningarna påpeka de sakkunniga, att det för närvarande finnes ett icke ringa antal fordon med ett största hjultryck överstigande 2 000 kg. Uppenbarligen måste det anses eftersträvansvärt, att hjultrycksbegränsningen i görligaste mån anpassades så, att ett ekonomiskt utnyttjande av dessa redan befintliga fordon icke onödigtvis försvårades. Ett fordon med ett största hjultryck överstigande 2 000 kg kunde för närvarande till fullo utnyttjas endast å väg, som av vederbörande myndighet generellt upplåtits för det högre hjultrycket eller som genom särskilt tillstånd av myndigheten upplåtits för trafik med fordonet. Då längden av det vägnät, som sålunda stode till förfogande för fordonet, vore starkt begränsad, kunde ofta svårigheter uppstå för ett effektivt utnyttjande av detsamma.

De sakkunniga anföra vidare följande.

För att bereda de tyngre fordonen tillgång till större delar av landets allmänna vägnät kunna vederbörande myndigheter utnyttja sin behörighet att medgiva högre hjultryck. Det synes också önskvärt, att myndigheterna snarast — utan avvaktan å en eventuell höjning av den generella hjultrycksgränsen — toge under förnyad omprövning i vad mån lättnader i förevarande avseende äro möjliga. Särskilt torde härvid böra tillses, att enhetlighet skapas i fråga om genomgående trafikleder. Sålunda bör fullt utnyttjande av en naturlig trafikled icke förhindras genom onödigt restriktiva hjultrycksbestämmelser å viss delsträcka. Att en översyn i sistnämnda hänseende är i hög grad påkallad framgår bl. a. av schematiska kartor, som av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen upprättats över de vägar, beträffande vilka länsstyrelserna lämnat generellt medgivande till större hjulbelastning än 2 ton. Kartorna utvisa, att beträffande ett flertal betydande trafikleder skilda hjultrycksbestämmelser gälla med avseende å inom olika län belägna delar av trafiklederna.

För tillgodoseende av de trafikekonomiska intressena synes det emellertid de sakkunniga — icke minst med hänsyn till den bristande enhetlighet och överskådlighet, som vidlåder ett system med lokalt lämnade medgivanden till högre hjultryck — vara av stor vikt att jämväl möjligheterna för en höjning av den generella hjultrycksgränsen göras till föremål för prövning.

Såsom framgår av den av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen förebragta utredningen äro för närvarande enligt länsstyrelsernas medgivanden landets allmänna vägar till cirka 25 % av väglängden upplåtna för ett hjultryck av 2 500 kg och cirka 10 % av väglängden upplåtna för ett hjultryck av 3 000 kg. För städernas vidkommande torde man kunna räkna med att medgivande till förhöjt hjultryck å väg- och gatunäten lämnats i betydande utsträckning. Generell förhöjning av hjultrycket har medgivits i Stockholm till 3 500 kg och i Göteborg till 2 500 kg.

Härutöver hava vederbörande myndigheter i icke ringa omfattning för vissa fordon och vissa vägar efter särskild ansökan medgivit undantag eller licens från eljest gällande hjultrycksbestämmelser.

Av vad nu sagts framginge, att en icke oväsentlig del av landets allmänna vägnät redan vore upplåtet för högre hjultryck än det för närvarande i vägtrafikstadgan generellt medgivna.

De sakkunniga framhålla vidare, att man vid bedömande av den inverkan, som tyngre fordonstrafik utövar å en väg, torde ha anledning att särskilt beakta frekvensen hos denna trafik. Härom anföra de sakkunniga:

En väg, som icke tål den påfrestning, som åstadkommes av en livlig trafik med tyngre fordon, kan dock vara av sådan beskaffenhet att den utan olägenhet kan upptaga mindre trafik med dylika fordon. Det torde ock i viss mån hava varit detta förhållande som föranlett, att man, i enlighet med vad nyss angivits, för vissa vägar icke lämnat generellt medgivande till högre hjultryck utan endast tillstånd till trafik med något eller några enstaka tyngre fordon.

Då de större fordonsenheterna äro lönande ur driftsynpunkt endast då deras större lastförmåga kan — oavsett vägförhållandena — på effektivt sätt utnyttjas, torde man få räkna med att antalet sådana fordon kommer att hålla sig inom vissa icke alltför vida gränser. De transporter, som utföras medelst tyngre fordon, torde av naturliga skäl till en mycket stor del framgå längs de större trafiklederna mellan städer och större samhällen. Fordonens tyngd och bredd torde också medföra, att med hänsyn till framkomligheten större vägar föredragas framför mindre.

Vad angår de vägar, som vid en höjning av hjultrycket utöver det nu generellt medgivna kunna förväntas bliva mera livligt trafikerade med tyngre fordon, synes man enligt de sakkunnigas mening kunna räkna med att dessa i största omfattning äro av sådan beskaffenhet att de, såvitt avser själva vägbanorna, tåla trafikbelastningen vid ett högre hjultryck än 2 000 kg. De praktiska erfarenheterna synas tala för, att man ofta nog underskattat vägbanornas bärighet.

Enligt de sakkunnigas mening vore de svårigheter, som uppstode vid medgivande av högre hjultryck, främst knutna till de broar, som inginge i vägarna. Såsom framginge av den av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen åberopade promemorian kunde emellertid antagas, att broarna till cirka 50 % tålde ett hjultryck av 3 000 kg. Enligt uppgifter, som av de sakkunniga införskaffats från styrelsen, syntes man kunna räkna med att cirka 62 % av

broarna tålde ett hjultryck av 2 500 kg. Beträffande de broar, som enligt beräkningarna icke tålde angivna hjultryck, kunde säkerligen i ett icke ringa antal fall förordnande om lägre hjultryck undvikas genom föreskrifter om nedsatt hastighet eller om förbud mot möte. Det kunde framhållas, att — enligt vad som under hand meddelats — de av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen lämnade uppgifterna angående broars förmåga att tåla vissa hjultryck beräknats med hänsyn till möte mellan fordon med angivna hjultryck.

Med hänsyn till vad förut anförts syntes man, fortsätta de sakkunniga, beträffande ett mycket betydande antal vägar icke behöva räkna med att en höjning av det medgivna hjultrycket skulle medföra att de finge upptaga tyngre trafik annat än i mycket begränsad omfattning. Förhållandena torde sålunda i fråga om nu avsedda vägar icke bliva annorlunda än om dispens för något eller några enstaka tyngre fordon meddelats. Icke minst med hänsyn till den omfattning, i vilken dylika dispenser pläгат meddelas, vågade de sakkunniga utgå från att flertalet av vägarna väl skulle tåla en begränsad trafik med tyngre fordon.

Härjämte uttala de sakkunniga:

För bedömande av frågan om höjning av den generella hjultrycksgränsen vore det uppenbarligen av värde att hava tillgång till de slutliga resultaten av de pågående undersökningarna rörande vägars och broars bärighet. Dessa resultat torde emellertid icke vara att förvänta inom den närmaste tiden. Enligt vad de sakkunniga erfarit beräknas undersökningarna beträffande vägarna bliva slutförda först om cirka två år. Med hänsyn till den förestående fredstillverkningen av automobiler och den väntade stora nyanskaffningen av sådana är det emellertid angeläget att redan nu söka i görligaste mån genomföra en sådan höjning av det generellt medgivna hjultrycket, som kan vara ägnad att bidraga till framskapande av en ur trafikekonomisk synpunkt ändamålsenlig fordonspark. Då man hittills, utan att några olägenheter därav förspotts, bedömt frågan om vägars bärighet mera erfarenhetsmässigt, synes frågan även nu kunna bedömas enligt sådana grunder i avbidan på de forskningsresultat, som må framkomma på området.

Enligt vad de sakkunniga erfarit bar väg- och vattenbyggnadsstyrelsen gjort framställning om betydande anslag till förbättringar å landets allmänna vägar jämte därtill hörande broar. Den höjning av vägnas och broarnas standard, som undan för undan är att förvänta inom den närmaste tiden, synes även böra komma under beaktande vid bedömande av möjligheterna för höjning av den generella hjultrycksgränsen.

På sätt tidigare framhållits komma bestämmelserna i fråga om högsta hjultrycket att bliva av stor betydelse för beskaffenheten av den fordonspark, som kommer att anskaffas inom landet. De sakkunniga finna det angeläget, att dessa bestämmelser om möjligt avfattas på sådant sätt, att de icke förhindra utvecklingen av en ur ekonomisk synpunkt ändamålsenlig fordonspark. Ur dessa synpunkter finna de sakkunniga den från skilda håll föreslagna höjningen av den generella hjultrycksgränsen från 2 000 kg till 3 000 kg vara i hög grad eftersträfvansvärd. Enligt de sakkunnigas mening torde ej heller några större betänkligheter böra möta mot att redan nu genomföra en dylik höjning. Icke minst de praktiska erfarenheterna i fråga om vägars och broars bärighet synes giva stöd för uppfattningen, att ett betydande antal vägar, som för närvarande äro upplätta för lägre hjultryck, tåla trafikbelastningen vid ett hjultryck av 3 000 kg. Om det emeller-

tid skulle anses påkallat att för en höjning av hjultrycksgränsen till 3 000 kg avvakta de resultat, som må framkomma vid de pågående forskningarna på området, äro de sakkunniga dock av den uppfattningen att en höjning av den generella hjultrycksgränsen till 2 500 kg bör kunna redan nu genomföras utan olägenhet.

För undvikande av ogynnsam påfrestning, särskilt i fråga om broar, anse de sakkunniga, att en höjning av hjultrycksgränsen för närvarande bör begränsas att avse fordon med endast två axlar.

I samma syfte att undvika onormalt tunga belastningar vilja de sakkunniga föreslå en bestämmelse av innehåll, att vid bestämmande av hjultrycket för hjul å axel med tre eller flera hjul för varje hjul icke må beräknas lägre belastning än halva den tyngd, som uppbäres av axeln.

De bestämmelser i fråga om hjultrycket, som sålunda förordats, borde enligt de sakkunnigas mening gälla såväl bil som fordon, som kopplats till bil.

De sakkunniga framhålla slutligen, att även om man kunde räkna med att ett betydande antal vägar kunde tåla en höjning av det tillåtna hjultrycket till 3 000 kg, en generell höjning av det tillåtna hjultrycket till denna gräns dock måste i viss utsträckning påkalla lokala inskränkningar med avseende å hjultrycket. De sakkunniga förutsatte emellertid, att väg- och vattenbyggnadsstyrelsen skulle med anlitande av medel, som för ändamålet ställdes till förfogande, successivt låta förstärka de vägar, där dylika inskränkningar rådde, i första hand de genomgående mera trafikerade vägarna, så att de lokala inskränkningarna undan för undan kunde upphävas.

Enligt de sakkunnigas författningsförslag skulle 23 § 1 mom. vägtrafikstadgan erhålla följande ändrade lydelse:

23 §.

1 mom. Automobil må ej, då den tyngd, som uppbäres av det mest belastade hjulet, överstiger, i fråga om automobil med två hjulaxlar, 3 000 kilogram och, i fråga om automobil med tre eller flera hjulaxlar, 2 000 kilogram, framföras å allmän väg, gata eller annan allmän plats, såframt icke anorlunda medgivits av länsstyrelsen i det län, där vägen är belägen, eller, beträffande trafik inom viss stads område, av polismyndigheten i staden.

Vid bestämmande av tyngd, som i första stycket sägs, må för hjul å axel med tre eller flera hjul icke beräknas lägre belastning än halva den tyngd, som uppbäres av axeln.

Sakkunnigförslaget i nu förevarande del omfattas av fyra av de sakkunniga, nämligen ombudsmannen Christensson, advokaten Hagardt, droskägaren Rapp och folkskolläraren Rimby.

Mot förslaget har *reservation* anförts av de sakkunnigas ordförande, landshövdingen Löfgren, ävensom av överstelöjtnanten Elliot och trafikpolisintendenten Forssellius.

Reservanterna anse det av praktiska skäl ej lämpligt att redan nu i vägtrafikstadgan medgiva en generell höjning av hjultrycket. Av utredningen framginge nämligen, att endast 10 procent av landsbygdens allmänna vägar enligt länskungörelserna vore upplåtna för ett dylikt hjultryck. Även om

man vågade antaga, att efter en enhetlig översyn ett icke obetydligt antal ytterligare vägar skulle kunna upplåtas för dylik tung trafik, skulle dock enligt reservanternas mening en höjning i vägtrafikstadgan av det högsta tillåtna hjultrycket till 3 000 kg sannolikt för åtskilliga år framåt nödvändiggöra så många undantag med nedsatt hjultryck, att syftet med ändringen ej vunnes, varjämte stora olägenheter komme att uppstå både för vägväsendet och trafikanterna. Reservanterna anse därför, att man för närvarande borde stanna vid 2 500 kg såsom det enligt vägtrafikstadgan medgivna högsta hjultrycket. Även vid en dylik begränsning torde man få räkna med vissa lokala nedsättningar av hjultrycket, men dock knappast i en omfattning, som skulle medföra olägenheter av betydelse. I samband härmed understryka reservanterna den enligt deras mening stora betydelsen av att det allmänna vägnätet genom vägväsendets försorg systematiskt upprustades, så att i främsta rummet genomgående huvudvägar kunde tillåtas för det högre hjultrycket och att därefter, så snart omständigheterna det medgäve, även den generella höjningen av hjultrycket till 3 000 kg kunde genomföras.

Yttranden.

Över de sakkunnigas förslag hava yttranden avgivits av överståthållarämbetet och av samtliga länsstyrelser, flertalet efter hörande av vägförvaltningarna i respektive län, ävensom av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, järnvägsstyrelsen, generalpoststyrelsen, chefen för försvarsstaben, statspolisintendenten, 1944 års trafikutredning, 1945 års trafiksäkerhetskommitté, automobilbesiktningsmännens förening, nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande, svenska vägföreningen, statens väginstitut, svenska teknologföreningen, kungl. automobilklubben, motormännens riksförbund, Sveriges trafikbilägares riksorganisation, Sveriges automobilindustriförening, Sveriges automobilhandlareförbund, Sveriges automobilimportörförbund och Stockholms automobilhandlareförening.

De sakkunnigas förslag tillstyrkes eller lämnas utan erinran i de yttranden, som avgivits av överståthållarämbetet samt av länsstyrelserna och vägförvaltningarna i Jönköpings, Gotlands, Malmöhus och Älvsborgs län, av vägförvaltningarna i Skaraborgs och Kopparbergs län ävensom av järnvägsstyrelsen, generalpoststyrelsen, chefen för försvarsstaben, statspolisintendenten, 1944 års trafikutredning, automobilbesiktningsmännens förening, kungl. automobilklubben, motormännens riksförbund, Sveriges trafikbilägares riksorganisation, Sveriges automobilindustriförening, Sveriges automobilhandlareförbund, Sveriges automobilimportörförbund och Stockholms automobilhandlareförening.

Reservanternas förslag att höjningen av hjultrycket bör begränsas till 2 500 kg förordas av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, av länsstyrelserna och vägförvaltningarna i Stockholms, Södermanlands, Östergötlands, Kristianstads, Hallands, Gävleborgs, Västernorrlands och Jämtlands län, av vägförvaltning-

en i Västmanlands län, av länsstyrelserna i Blekinge, Göteborgs och Bohus samt Skaraborgs län ävensom av 1945 års trafiksäkerhetskommitté och nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande.

Helt avstyrkes de sakkunnigas förslag av länsstyrelserna och vägförvaltningarna i Uppsala, Kronobergs, Kalmar, Värmlands och Västerbottens län, av länsstyrelserna i Västmanlands, Kopparbergs och Norrbottens län samt av vägförvaltningen i Blekinge län.

Länsstyrelsen i Örebro län anser, att om nu pågående utredning av bärkraften hos länets broar skulle utvisa, att antalet broar som skulle kunna tillåtas för 3 tons hjultryck icke oväsentligt skulle kunna utökas genom en så enkel åtgärd som förbud mot möte eller föreskrift om nedsatt hastighet, och om detta skulle medföra, att inskränkningar på grund av broar med mindre bärkraft än 3 tons hjultryck bleve relativt få, ett generellt hjultryck av 3 ton borde medgivas redan nu. Skulle åter antalet inskränkningar för broar, trots föreskrift om nedsatt hastighet eller förbud mot möte, visa sig så stort att avsevärda olägenheter för trafiken skulle uppstå, anser länsstyrelsen den generella höjningen böra begränsas till 2,5 ton.

I de yttranden som avgivits av svenska vägföreningen, statens väginstitut och svenska teknologföreningen anföres i huvudsak, att det nu föreliggande materialet knappast medgäve ett tillförlitligt omdöme om huruvida och i vilken omfattning det medgivna hjultrycket kunde generellt höjas.

Ur de yttranden, vari sakkunnigförslaget tillstyrkts, må följande här återgivas.

Överståthållarämbetet inskränker sig till att, såvitt angår Stockholm, konstatera att vägförhållandena i staden icke gäve anledning till några betänkligheter mot en höjning till det av de sakkunnigas majoritet föreslagna högsta hjultrycket 3 000 kg.

I ett vid utlåtandet fogat yttrande av *trafikpolisintendenten Forsselius* åberopar denne i första hand den av honom jämte två andra sakkunniga avgivna reservationen men framhåller, att med hänsyn till speciella stockholmsförhållanden de sakkunnigas förslag icke gäve anledning till erinran, enär det för huvudstadens vidkommande sedan flera år tillbaka vore tillåtet att å stadens gator framföra fordon med ett hjultryck av 3 500 kg.

Länsstyrelsen i Jönköpings län åberopar ett av *vägförvaltningen i länet* avgivet utlåtande, i vilket framhålles huvudsakligen följande. Utgångsläget för frågans bedömande vore praktiskt taget detsamma som år 1936, och samma skäl som då anfördes mot högre hjultryck och större fordonsbredd kunde följaktligen alltjämt åberopas. Det vore emellertid påtagligt, att en generell höjning av hjultryck och fordonsbredd medförde så stora fördelar ur industriella och transportekonomiska synpunkter, att åtgärder för ernående av dessa fördelar vore synnerligen behövliga för att icke säga nödvändiga. En oundgänglig förutsättning härför vore dock, att förstärknings- och förbättringsarbeten på vägar och broar kunde utföras. Kostnaden för de arbeten, som skulle behövas för att länets hela allmänna vägnät skulle kunna öppnas

för fordon med hjultryck av 3 ton och bredd av 2,45 m, uppskattades överslagsvis av vägförvaltningen till cirka 7 miljoner kronor.

I de yttranden, i vilka reservanternas förslag om höjning av hjultrycket till 2 500 kg förordas, anföres huvudsakligen följande.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen erinrar till en början om, hurusom styrelsen i sitt till de sakkunniga avgivna yttrande den 30 juli 1945 bland annat uttalade, att även om en icke oväsentlig del av landets allmänna vägnät redan vore upplåten för högre hjultryck än det i vägtrafikstadgan medgivna, styrelsen ansåge det vara önskvärt om ytterligare lättnader i detta avseende kunde genomföras. Styrelsen framhåller nu tillika, att styrelsen givetvis vore angelägen att inom rimliga gränser och i den mån till styrelsens förfogande ställda medel det medgäve tillhandahålla trafiken vägar, som medgäve framförande av fordon av sådan storlek, som vore önskvärd ur transportekonomisk synpunkt. Målsättningen bleve därvid en bedömningsfråga, men tills vidare strävade styrelsen efter att höja vägväsendets standard till sådan nivå, att trafik med fordon med 3 000 kg hjultryck bleve möjlig på större delen av vägnätet. För uppnåendet av detta mål krävdes synnerligen omfattande ombyggnads- och förstärkningsåtgärder i fråga om vägarna och däri ingående broar. Under den närmaste framtiden torde därför fordonens storlek liksom hittills få anpassas efter vägnätets faktiska bärförmåga.

Styrelsen fortsätter:

Vid bedömande av det största hjultryck, som kan tillåtas, måste broarnas bärförmåga ägnas stor uppmärksamhet. En inom styrelsens brobyrå pågående utredning har givit vid handen, att en generell höjning av tillåtet hjultryck till 3 000 kg kommer att medföra, att restriktioner beträffande hjultrycket måste införas för omkring hälften av landets broar. Begränsas den generella höjningen till 2 500 kg, minskas givetvis även behovet av restriktioner för svaga broar och kommer i så fall att avse omkring 38 % av samtliga broar. Då de svaga broarna sällan förekomma gruppvis utan ligga utspridda här och var på olika vägar och mellan broar med större bärförmåga, blir följden den, att nedsättning av tillåtet hjultryck måste ske för ett betydande antal vägar.

De sakkunniga hava framfört den uppfattningen, att högre hjultryck skulle kunna tillåtas för ett icke ringa antal svaga broar, därest föreskrifter utfärdades om nedsatt hastighet eller förbud mot möte vid passage över broarna. Med anledning härav må framhållas, att en hastighetsnedsättning kan inverka gynnsamt i en del fall men dock mera sällan i sådan utsträckning, att en större höjning av hjultrycket därigenom kan ernås. Enbart mötesförbud kan endast i ett fåtal fall göra det möjligt att höja hjultrycket. Därest i samband med mötesförbud särskilda anordningar vidtagas för att tvinga trafiken att framgå längs en bromittlinje, torde det dock i ett begränsat antal fall bliva möjligt att höja hjultrycket. Anordningar av här avsett slag i form av t. ex. avvisare komma dock att minska den fria brobredden och därigenom medföra olägenheter för huvudparten av trafiken samt försvåra snöröjningen.

Om samtliga broar skola givas en bärförmåga svarande mot ett tillåtet hjultryck av 3 000 kg, kommer detta att medföra avsevärda kostnader för statsverket. Dessa kunna överslagsvis uppskattas till 180 miljoner kronor.

Motsvarande kostnader vid en höjning till 2 500 kg kunna uppskattas till 140 miljoner kronor. I de angivna beloppen äro icke inräknade några kostnader för erforderliga tillfartsvägar.

I fråga om vägarnas bärighet må erinras om den sänkta underhållsstandard, som varit rådande under de gångna krisåren. Det torde vara uppenbart att därigenom icke inträtt någon ökning av vägarnas bärförmåga, vilken skulle kunna motivera en höjning av det tillåtna hjultrycket. Emellertid har i årets statsverksproposition i enlighet med väg- och vattenbyggnadsstyrelsens framställning framlagts förslag till riksdagen om anvisande av medel dels till en allmän upprustning av vägarna på landsbygden, dels till förstärkning och förbättring av vägar och broar. Under förutsättning dels att de sålunda åskade medlen bliva beviljade av riksdagen, dels att medel anslås för ändamålet även i framtiden, räknar styrelsen med att upprustningen av vägarna skall kunna bedrivas i sådan takt, att redan nu en viss ökning av det tillåtna hjultrycket bör kunna genomföras. Styrelsen anser sig emellertid icke kunna biträda majoritetens förslag om höjning till 3 000 kg, enär en sådan ökning skulle medföra trafikinskränkningar i sådan omfattning, att värdet av ökningen bleve tvivelaktigt. Reservanternas förslag om ökning av hjultrycket till 2 500 kg kan styrelsen dock förorda. Styrelsen vill emellertid framhålla, att även en ökning till 2 500 kg kommer att medföra en skärpning av kraven på viss inskränkning av trafiken och dess eventuella avlysning under tjällossning i vad avser de svaga vägarna. Ävenså utgår styrelsen från, att det i vägtrafikstadgan eventuellt medgivna högre hjultrycket till en början får sin största betydelse som normalbestämmelse, till vilken särbestämmelser rörande dispenser och inskränkningar kunna ansluta. Det blir alltså alltjämt nödvändigt för trafikanterna att göra sig underrättade om sådana särbestämmelser.

I den mån medel framdeles anvisas till upprustning och förstärkning av vägar och broar bör ytterligare höjning av hjultrycket kunna medgivas och slutligen en generell höjning till 3 000 kg genomföras.

Länsstyrelsen i Östergötlands län åberopar ett av *vägförvaltningen i länet* avgivet utlåtande, i vilket framhålles att för närvarande endast en mindre del av länets vägnät torde kunna upplåtas för trafik med fordon med ett största hjultryck av 3 000 kg, medan större delen kunde upplåtas för 2 500 kg hjultryck. Det syntes därför riktigare att generellt fastställa hjultrycksgränsen endast till 2 500 kg och i särskild kungörelse ange de vägar, å vilka hjultryck upp till 3 000 kg tillåtes, ävensom de vägar, för vilka inskränkning av det generellt medgivna största hjultrycket skulle gälla.

I ett av *länsstyrelsen i Hallands län* åberopat yttrande av *vägförvaltningen i länet* anföres, att den praktiska erfarenhet, som sakkunnigemajoriteten stödde sig på, vunnits under en period, då fordon med hjultryck upp mot 3 000 kg varit mycket fåtaliga. Den höjning av vägarnas och broarnas standard, som enligt majoritetens förhoppningar undan för undan skulle vara att förvänta inom den närmaste tiden, komme tyvärr med största sannolikhet att försiggå i mycket långsam takt.

Ur de yttranden, i vilka de sakkunnigas förslag helt avstyrkes, må återgivas följande.

Länsstyrelsen i Kopparbergs län anför:

Trafikförfattningssakkunnigas förslag måste inge allvarliga betänkligheter. Frågan om ökning av största tillåtna hjultryck var föremål för stats-

makternas övervägande år 1936, varvid det gällde att taga ståndpunkt till ett förslag om ökning av största hjultryck från 2 000 till 2 500 kg. Såväl chefen för kommunikationsdepartementet som riksdagen ansågo 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. Vagnätets beskaffenhet har sedan dess endast i ringa grad förbättrats. Från och med hösten 1939 och till nu ha nybyggnads- och förbättringsarbeten bedrivits i synnerligen begränsad omfattning. Genom bristande tillgång på medel har icke heller det löpande underhållet kunnat besörjas i den grad som varit önskvärd. Några faktiska förändringar i fråga om vägarnas bärighet som kunde föranleda till ett annat bedömande av frågan nu än år 1936 föreligga sålunda icke. Genom den förbättring i läget som inträder i och med en rikligare tilldelning av medel till vägväsendet kan man visserligen förvänta en framtida höjning av de allmänna vägarnas standard, men verkningarna härav komma att göra sig gällande först åtskilliga år fram i tiden.

Länsstyrelsen finner det icke försvarligt att generellt medgiva ett så högt hjultryck som 3 000 kg. Ingen vägsträcka inom länet är för närvarande upplåten för fordonstrafik som medför en dylik belastning. De sakkunniga synas utgå ifrån att lasttrafikbilägarnas, automobilindustriens och automobilhandels intressen i första hand skola tillgodoses och att det allmänna vägväsendet får ta de konsekvenser som följa av ett tillmötesgående av de från dessa enskilda håll framförda önskemålen. Länsstyrelsen anser att det i stället bör vara självklart, att automobilernas storlek avpassas efter vägar- nas beskaffenhet.

Därest hjultrycksbestämmelserna ändrades så som trafikförfattningssakkunniga föreslagit, måste detta leda till att länsstyrelserna i stor omfattning finge meddela inskränkningar för mindre och svagare vägar. Härigenom uppkomme en olikformighet i fråga om vägarnas användbarhet för automobiltrafik som skulle vålla större olägenheter än de som följa av nuvarande förhållanden.

De sakkunniga anföra som sin mening, att den tunga trafiken huvudsakligen framgår på huvudvägar och på vägar med nöjaktig bärighet för att tåla det ökade hjultrycket. Detta antagande är icke riktigt. Sådan tung trafik som exempelvis transporter av timmer, ved, sågat virke, malm, grus och byggnadsmaterial framföres i stället oftast på sidovägar. Erfarenheterna visa att särskilt timmertransporterna kunna verka ödeläggande på vägar och broar med svag bärighet, och detta slag av transporter berör mera sällan huvudvägar.

Vidare anföra de sakkunniga, att antalet tunga och breda fordon troligen komme att bliva tämligen begränsat. På ett annat ställe i betänkandet motiveras de föreslagna åtgärderna med den förestående stora nyanskaffningen av automobiler och lämpligheten av att nu skapa en ur trafikekonomisk synpunkt ändamålsenlig fordonspark. Sistberörda uttalande står i uppenbar motsättning till antagandet, att antalet tunga fordon skulle bli jämförelsevis ringa. Länsstyrelsen anser för sin del som sannolikt, att den högsta tillåtna hjultrycksgränsen komme att utnyttjas på ett allt större och större antal lastautomobiler och omnibussar och att verkningarna på vägarna få bedömas efter ett sådant antagande.

Inom väg- och vattenbyggnadsstyrelsen pågår för närvarande en undersökning rörande vägars och broars bärighet. Det förefaller naturligt, att resultatet av denna undersökning avvaktas, innan man går till en så genomgripande åtgärd som att öka största hjultrycket med icke mindre än 50 %. Frågan om ändring av hjultrycksbestämmelserna kan ej vara av så bråds-

kande natur att icke rådruum beredes för de grundliga överväganden som saken ur tekniska och ekonomiska synpunkter kräver.

Länsstyrelsen i Uppsala län yttrar:

Därest vägarna i allmänhet skulle genom ändrad lagstiftning öppnas för trafik med fordon, vilkas hjultryck uppgår till 3 ton eller vilkas bredd uppgår till 245 centimeter, bliva de för trafiksäkerheten ansvariga myndigheterna, närmast länsstyrelserna och i städer polismyndigheterna, nödsakade att beträffande ett stort antal vägar stadga inskränkningar i trafiken. I detta avseende äro nämnda myndigheter beroende av den tekniska sakkunskapens utlåtanden angående vägars och broars bärighet och torde knappast kunna underlåta att följa de rekommendationer, som lämnas. För att säkerställa sig mot följderna av en överskattning härvidlag torde de ansvariga myndigheterna i tveksamma fall hellre stadga en inskränkning än underlåta att göra detta. Antalet av de vägar, som sålunda komme att omfattas av dylika inskränkningar, skulle under alla förhållanden för närvarande bliva väsentligt större än antalet vägar, som lämnades fria, åtminstone vad Uppsala län beträffar. Frånsett att man med dessa konsekvenser icke uppnår syftet med den ifrågasatta lagändringen, måste systemet också bli till betydande olägenheter för såväl allmänheten som vederbörande myndigheter. Till dess att vägar och broar i allmänhet blivit försatta i det skick, att de kunna uppbära den tyngre trafiken, torde det nuvarande systemet med generella dispenser för de bättre vägarna vara att föredraga. Möjligt är att inför förhållandenas tryck omfattningen av dylika dispenser kan göras större än den för närvarande är. Själva dispensgivningen borde också kunna ske mera likartat länen emellan än för närvarande är fallet och bekantgöras för trafikanterna på mera effektivt sätt än nu.

Länsstyrelsen i Kronobergs län framhåller, att efter företagen ombyggnad av trummor icke fullt en fjärdedel av länets vägnät ansåges tåla ett största hjultryck av 3 000 kg och omkring en tredjedel av vägnätet 2 500 kg hjultryck. Även en begränsad höjning av hjultrycket skulle således medföra, att från bestämmelsens tillämpning måste undantagas en avsevärd del av vägnätet. Under sådana förhållanden ville länsstyrelsen hemställa, att den föreslagna höjningen av det största tillåtna hjultrycket icke nu vidtoges.

Länsstyrelsen i Kalmar län anför, att därest vägtrafikstadgans bestämmelser skulle ändras på sätt de sakkunniga föreslagit, skulle länsstyrelsen utan tvivel bliva nödsakad att i vägskyddets och trafiksäkerhetens intresse meddela föreskrifter om nedsatt hjultryck i sådan utsträckning, att den allmänna hjultrycksgränsen för länets vidkommande bleve att betrakta snarare som undantag än som regel.

Länsstyrelsen i Västmanlands län återoppar ett utlåtande av *vägförvaltningen i länet*. Däri framhålls bland annat, att när de sakkunniga ansåge sig kunna av väg- och vattenbyggnadsstyrelsens promemoria angående broar utläsa, att landets broar till ca 50 procent tålde ett hjultryck av 3 000 kg, samt påstode, att väg- och vattenbyggnadsstyrelsen uppgivit ca 62 procent av broarna tåla ett hjultryck av 2 500 kg, hade de sakkunniga icke uppmärksammat, att väg- och vattenbyggnadsstyrelsen i båda fallen avsett broar med en spännvidd större än 3 m. Antalet broar med en spännvidd av 3 m och därunder vore emellertid synnerligen stort. En mycket stor del av dessa senare, liksom även trummor, befunno sig i ett synnerligen otillfredsställande skick.

Länsstyrelsen i Västerbottens län åberopar ett utlåtande av *vägförvaltningen i länet*, i vilket anföres bland annat följande.

För länets vidkommande skulle ett genomförande av de sakkunnigas förslag även i fråga om en preliminär höjning av det tillåtna hjultrycket till 2,5 ton för närvarande innebära, att inskränkande bestämmelser i fråga om tillåtet hjultryck och fordonsbredd bleve erforderliga för länets nästan hela allmänna vägnät. Bestämmelserna skulle således ej medföra avsett syfte utan i stället förorsaka irritation och stora olägenheter för trafikanter och myndigheter. Bland annat skulle de ansvariga myndigheternas arbete med tillsynen att trafikinskränkningarna iakttoges öka avsevärt, utan att tillsynen dock bleve effektiv. Vägväsendet skulle därjämte åsamkas betydande kostnader för anskaffande och underhåll av förbudstavlor m. m. På grund härav avstyrkes bestämt, att de sakkunnigas förslag genomföres för närvarande åtminstone beträffande övre Norrland.

Länsstyrelsen i Norrbottens län uttalar:

Flertalet vägar inom Norrbottens län sakna egentligt bärlager. De komma därför, särskilt under tjällossningstider, icke utan fara för sitt bestånd att kunna tåla trafik, som ett generellt tillåtet högre hjultryck än det nuvarande om 2 000 kg skulle innebära. En höjning av hjultrycket skulle medföra en ännu större mängd avstänganden under förfallstider än nu förekommer, till störning och förargelse. Ett ännu värre hinder för övergående till högre hjultryck utgöra emellertid broarna. Av länets 975 broar kunna endast 37 % tåla ett hjultryck högre än 3 000 kg och 53 % ett hjultryck högre än 2 500 kg. Eliminering av bristerna vid lösgivande av högre hjultryck, på sätt de sakkunniga ifrågasatt, genom lokala föreskrifter om nedsatt hastighet eller förbud mot möte på dessa broar blir i de flesta fall illusorisk genom svårigheten att övervaka dylika föreskrifters efterlevnad. Ett genomförande redan nu av de sakkunnigas förslag skulle för Norrbottens del sålunda påkalla inskränkande föreskrifter i fråga om trafiken i sådan grad, att undantagsfallen bleve talrikare än huvudregelns fall, och även här inställer sig svårigheten att upprätthålla alla dessa föreskrifter. Bättre ur ordningssynpunkt är då systemet med särskild dispens för tyngre eller bredare fordon på vägar, där så låter sig göra. Länsstyrelsen måste för den skull bestämt avstyrka genomförande redan nu av de sakkunnigas förslag.

I vissa yttranden har frågan om utformningen av bestämmelserna om hjultryck upptagits till närmare behandling.

Sålunda anför väg- och vattenbyggnadsstyrelsen:

Den av de sakkunniga föreslagna formuleringen av 23 § vägtrafikstadgan är ur brosynpunkt icke tillfredsställande och kan, liksom nu gällande formulering, innebära fara för överbelastning av broarna. För att detta skall kunna förhindras, erfordras att bestämmelse angående tillåten största fordonsvikt införes. Sådan bestämmelse finnes i flera främmande länder, vilket även framgår av de sakkunnigas skrivelse.

23 § vägtrafikstadgan bör därför kompletteras med föreskrifter angående största tillåten fordonsvikt enligt följande:

Vid ett tillåtet hjultryck av 2 500 kg (motsvarande ett axeltryck av 5 000 kg) för automobil med två hjulaxlar och 2 000 kg (motsvarande ett axeltryck av 4 000 kg) för automobil med tre eller flera hjulaxlar må fordonsvikten icke överstiga:

- 7 500 kg för automobil med två hjulaxlar,
- 9 000 » för automobil med två hjulaxlar och tillkopplat släpfordon,
- 9 000 » för automobil med tre eller flera hjulaxlar samt
- 10 500 » för automobil med tre eller flera hjulaxlar och tillkopplat släpfordon.

Vid ett tillåtet hjultryck av 3 000 kg (motsvarande ett axeltryck av 6 000 kg) för automobil med två hjulaxlar och 2 000 kg (motsvarande ett axeltryck av 4 000 kg) för automobil med tre eller flera hjulaxlar må fordonsvikten icke överstiga:

- 9 000 kg för automobil med två hjulaxlar,
- 11 000 » för automobil med två hjulaxlar och tillkopplat släpfordon,
- 11 000 » för automobil med tre eller flera hjulaxlar samt
- 13 000 » för automobil med tre eller flera hjulaxlar och tillkopplat släpfordon.

Länsbesiktningsmannen i Uppsala län anför:

Sakkunniga hava föreslagit, att högsta medgivna hjultrycket för fleraxlade fordon skall bliva 2 000 kg. Sannolikt hava sakkunniga därvid räknat på ett dubbelt axeltryck av $2 \times 4\,000$ kg = 8 000 kg. I verkligheten bliva i de absolut flesta fallen hjultrycken vid treaxlade fordon av den storlek, varom här är fråga, omkring 2 200 kg å drivaxeln och omkring 1 700 kg å hjälpxaxeln. En i januari 1946 besiktigad ny lastbil Scania-Vabis med en totalvikt av 10 200 kg och en maximilast av 5 200 kg hade sålunda ett största hjultryck av 2 245 kg och ett hjälpxaxeltryck av 1 560 kg, vilket giver ett sammanlagt tryck av bakaxlarna på 7 630 kg. Om tillverkningen av treaxlade vagnar icke skall motarbetas, bör därför hjultrycket för dessa fordon medgivas intill 2 200 kg.

I det av *länsstyrelsen i Hallands län* såsom eget yttrande åberopade utlåtandet från *vägförvaltningen i länet* framhålles följande.

I författningstexten har hittills begreppet »hjul» icke ansetts behöva särskilt definieras. Ett s. k. tvillinghjul, d. v. s. ett hjul med en delbar fälg och två däck, har hittills betraktats och bör fortfarande betraktas såsom ett hjul. Den i 23 § 1 mom. föreslagna förklaringen av begreppet hjultryck måste därför anses felaktig. Den är felaktig även därutinnan, att den vid bestämmandet av hjultrycket medger frånräknande av hjulets egen vikt. Därtill kommer, att i densamma infördes det nya begreppet »axel», som är väsentligt mera svårbestämbart än begreppet »hjul».

För att undvika en ogynnsam vägbelastning, särskilt i fråga om broar, hava de sakkunniga föreslagit höjning av hjultrycksgränsen endast för fordon med högst två axlar. Därigenom ha de emellertid icke helt vunnit avsedd verkan. Det högre hjultrycket får nämligen, såsom bestämmelserna formulerats, förekomma på bil med släpvagn, där släpvagnens första hjulpar kommer mycket nära den dragande bilens bakhjul. Det får även användas på en s. k. påhängsvagn med boggiekonstruktion. Det torde på grund härav böra övervägas, om icke i stället för axelantalet avståndet mellan hjulaxlarna bör vara bestämmande för hjultryckets storlek.

Länsstyrelsen i Göteborgs och Bohus län framhåller, att när länsstyrelsen tillstyrkt reservanternas förslag om höjning av största generellt tillåtna hjultrycket till 2 500 kg, så gällde denna tillstyrkan förslaget endast i vad det avsåge tvåaxligt fordon. För fleraxligt fordon borde med hänsyn till färjor och broar hjultrycken avvägas så, att totala lasten å fleraxlig boggie ej bleve avsevärt större än den för tvåaxligt fordons bakaxel tillåtna.

Vägförvaltningen i Kopparbergs län ifrågasätter — under erinran om att enligt de sakkunnigas förslag det nu normalt gällande högsta hjultrycket om 2 000 kg fortfarande skulle bestå i fråga om automobil med tre eller flera hjulaxlar — huruvida icke denna föreskrift vore strängare än vad som redan nu i praktiken och efter vederbörliga tillstånd tillämpades. Föreskriften torde komma att verka därhän, att fordonen i mycket större utsträckning skulle komma att byggas med enkla bakaxlar för 3 000 kg hjultryck än vad som skulle bli valet, om hjultrycket vid tre eller flera axlar finge uppgå till t. ex. 2 500 kg. Vägförvaltningens erfarenhet vore, att fordon med uppdelad bakaxel skonade vägen mera, än om all tyngd lades på en axel. En ökning av axeltrycket till 2 500 kg i dessa fall torde vara betydligt gynnsammare för vägbanan än ett oftare förekommande hjultryck av 3 000 kg.

Automobilbesiktningsmännens förening föreslår, att för fordon med tre eller flera axlar största hjultrycket generellt medges uppgå till 2 200 kg.

Svenska teknologföreningen ifrågasätter, om icke det i författningstexten befintliga begreppet »hjultryck» borde ersättas med begreppet »axeltryck», som vore det utomlands vanliga. Det hade vid många tillfällen visat sig, att allmänheten hade svårt att skilja mellan hjul och ring, varigenom vantolkning och missförstånd uppstått. Om begreppet hjultryck bibehölls, borde det erhålla en skarp teknisk definition, som omöjliggjorde misstag. Med hänsyn till fordonens inverkan på broarna vore det nödvändigt med skarpare bestämmelser beträffande fordonens beskaffenhet. Det vore icke endast hjultrycket, som avgjorde om en bro tålde vikten av ett visst fordon, utan även fordonets totalvikt, lastens fördelning och antalet axlar m. m. Hur denna fråga författningsmässigt skulle lösas, borde utredas närmare.

Fordonsbredd.

Gällande bestämmelser.

I 23 § 2 mom. vägtrafikstadgan, sådant nämnda mom. lyder enligt förordning den 31 maj 1940 (nr 442), stadgas följande.

Automobil med större bredd än 220 centimeter må ej framföras å allmän väg, gata eller annan allmän plats utan särskilt tillstånd. Detta skall sökas hos länsstyrelsen i det län, där vägen är belägen, eller, om trafiken skall försiggå inom viss stads område, hos polismyndigheten i staden. Där sådant tillstånd lämnas för omnibus, skall högsta tillåtna bredden bestämmas till 230 eller till 240 centimeter, beroende av vägens beskaffenhet.

Automobils bredd mätes över de längst utskjutande delarna av fordon och last, varvid dock bortses från backspegel, utfälld körriktningsvisare och snökedjor.

Enligt 3 mom. samma paragraf skola vid lämnande av medgivande eller tillstånd, som i 2 mom. sägs, fastställas de villkor, som kunna anses nödiga till trafiksäkerhetens främjande eller vägens skyddande.

Såsom förut erinrats skall vidare enligt 33 § 1 mom. vad i 23 § är stadgat om automobil äga motsvarande tillämpning å fordon, som tillkopplats automobil, varjämte enligt 12 § 1 mom. förbud må meddelas mot trafik med fordon av viss bredd å viss allmän väg eller gata eller annan allmän plats eller del av sådan väg.

Historik.

Enligt 1930 års motorfordonsförordning fick bil med större bredd, lasten inräknad, än 210 centimeter ej framföras å allmän väg utan särskilt tillstånd av länsstyrelsen i det län, där vägen var belägen.

1931 års väg- och brosakskunniga uttalade i sitt förutnämnda betänkande, att breddbehovet för en lastbil stode i viss relation till lastens storlek. Stor last medförde behov av stor bredd, dels med hänsyn till godsets utrymme, dels med hänsyn till fordonets konstruktion. Tillåtes större hjultryck, borde i konsekvens härmed större fordonsbredd tillåtas. De sakkunniga, som föreslagit vissa bestämmelser om minsta bredd å hjulringar till främjande av användningen av ringar med lågt lufttryck, funne vidare ur såväl vägteknisk som fordonsteknisk synpunkt önskvärt, att de fordonsbredder, som motsvarade normala lågtrycksringar, bleve tillåtna. Vid nu angivna synpunkter borde enligt de sakkunnigas mening för såväl lastbilar som bussar beräknas, om hjultrycket utgjorde 2 000—2 500 kg, en fordonsbredd av 220 centimeter samt, om hjultrycket överstege 2 500 kg, en fordonsbredd av 230 centimeter. Med hänsyn till den förefintliga vägbredden borde emellertid för både lastbilar och bussar gälla vissa begränsningar. Största bredden borde enligt väg- och brosakskunnigas förslag uppgå till 220 centimeter, om körbanebredden vore 5 meter eller däröver, samt till 230 centimeter, om körbanebredden vore 6 meter eller däröver. Vore körbanebredden 7 meter eller däröver, finge fordonsbredden undantagsvis uppgå till högst 240 centimeter. Vid väg, som hade körbanebredden mindre än 5 meter men vore försedd med mötesplatser, borde största fordonsbredden bestämmas med hänsyn till rådande förhållanden och uppgå till högst 220 centimeter.

1934 års vägtrafiksakkunniga uttalade — under hänvisning till att de förordat en höjning av den generella hjultrycksgränsen med avseende å normalfallen från 2 000 till 2 500 kg — att de ansåge det ur biltrafikens synpunkt vara önskvärt, att även gränsen för fordonsbredden höjdes något. I anslutning till vad väg- och brosakskunniga anfört rörande förhållandet mellan hjultryck och fordonsbredd föresloge vägtrafiksakkunniga, att gällande bestämmelser i sistnämnda hänseende jämkades därhän, att bil finge framföras utan särskilt tillstånd, ifall dess bredd icke vore större än 220 centimeter.

Väg- och brosakskunniga hade föreslagit, att den tillåtna bredden å lastbilar och bussar jämväl skulle anpassas efter bredden å den väg, varå fordonet framfördes. Detta vore naturligen principiellt riktigt. Emellertid ansåge vägtrafiksakkunniga, att det icke borde ankomma på vederbörande förare att på grundval av en beräkning av vägens bredd bedöma, huruvida hans fordon finge framföras å densamma. Däremot torde vederbörande myndigheter, vilka hade att lämna tillstånd till framförande av fordon med större bredd än den regelmässigt tillåtna, vid prövning av sådana frågor böra taga hänsyn till de av väg- och brosakskunniga framhållna synpunkterna med avseende å förhållandet mellan den trafikerade vägens bredd samt fordonsbredden.

Väg- och brosakskunniga hade förordat, att de olika alternativen för högsta

tillåtna bredden å fordon fastställdes till respektive 220, 230 och 240 centimeter. Det syntes vara av intresse för tillverkarna av bussar, att ifrågavarande siffror författningsenligt fixerades, så att icke länsstyrelserna i det ena fallet medgåve en bredd av exempelvis 225 centimeter och i det andra fallet exempelvis 232 centimeter o. s. v., varigenom uppenbarligen en standardtillverkning av bussar och därmed också ett förbilligande av dessa försvårades. Med hänsyn härtill föresloge vägtrafiksakkunniga, att, där myndighet lämnade tillstånd till framförande av buss med större bredd än 220 centimeter, den av myndigheten medgivna högsta fordonsbredden skulle bestämmas antingen till 230 centimeter eller till 240 centimeter, beroende av vägens beskaffenhet. Några andra maximisiffror än de nu nämnda borde alltså icke ifrågakomma.

Vägtrafiksakkunnigas förslag om en höjning av största tillåtna bredden å fordonen lämnades i övertvägande antalet *yttranden* över förslaget utan erinran. I en del yttranden gjordes emellertid gällande, att en höjning vore olämplig eller opåkallad. Sålunda uttalade länsstyrelsen i Malmöhus län, att fordonsbredden borde avpassas efter vägarna och icke vägarna efter fordonsbredden. I länet utgjorde antalet vägar, vilkas bredd på hela sträckningen eller delar av densamma understeg 5 meter och varå mötesplatser ej anordnats, sannolikt omkring hälften av länets samtliga allmänna vägar. Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen ansåg den föreslagna fordonsbredden böra gälla för bussar inom hela landet men för lastbilar endast såvitt avsåge vägarna i södra och mellersta Sverige.

I *propositionen nr 213 till 1936 års riksdag* framhöll chefen för kommunikationsdepartementet, att det gentemot de sakkunnigas förslag att största tillåtna bredden för fordon skulle höjas från 210 till 220 centimeter kunde anföras, 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, icke minst ur trafiksäkerhetssynpunkt. Såvitt avsåge lastbilar torde något berättigat behov av en dylik ökning knappast kunna anses föreligga. I fråga om bussar syntes däremot skäl få anses tala för de sakkunnigas förslag. Bussar framfördes i allmänhet i regelbunden trafik å vissa vägar, och det torde därför i fråga om dessa fordon redan vid beviljande av tillstånd till dylik trafik beaktas, att fordonsbredden icke vore för stor i förhållande till vägbredden. Med hänsyn till nu anförda synpunkter ansåg sig departementschefen böra förordna, att dåvarande bestämmelser om största tillåtna fordonsbredd bibehölles för alla fordon utom för bussar, vilka utan särskilt tillstånd borde få användas i trafik på allmän väg även om de ägde en bredd av högst 220 centimeter.

Andra lagutskottet anslöt sig till departementschefens uppfattning.

I 23 § 2 mom. i *1936 års vägtrafikstadga*, sådant detta mom. ursprungligen lydde, föreskrevs, att buss med större bredd än 220 centimeter och annan bil med större bredd än 210 centimeter ej finge framföras å allmän väg, gata eller annan allmän plats utan särskilt tillstånd. Jämlikt 33 § 1 mom. skulle vad i 23 § stadgats beträffande annan automobil än omnibus äga motsvarande tillämpning å fordon, som tillkopplats automobil.

I skrivelse till Konungen den 13 november 1939 hemställde *statens gengas-nämnd*, att för åstadkommande av ökade möjligheter för en effektiv och ändamålsenlig montering av gengasaggregat den största tillåtna fordonsbredden generellt måtte höjas till 220 centimeter.

I *proposition nr 99 till 1940 års riksdag* yttrade chefen för kommunikationsdepartementet:

Ur synpunkten att främja en ökad användning av gengasdrivna automobiler är en ökning av den största tillåtna bredden av motorfordon av betydelse. Enligt vad gengasnämnden framhållit i sin framställning om en ökning av fordonsbredden lägger nu gällande bestämmelse i ämnet i vissa fall hinder i vägen för en ändamålsenlig montering av större gengasaggregat å automobiler, som i övrigt äro för ändamålet lämpliga. Vidare kan anföras, att en större fordonsbredd medför ökade möjligheter att förse fordonen med dubbla bakringar av tillräcklig bredd och med lämpligt mellanrum, vilket ur synpunkten att minska vägslitningen är av betydelse. Såsom väg- och vattenbyggnadsstyrelsen framhållit i sitt utlåtande över nu ifrågavarande spörsmål hava de allmänna vägarna under de senare åren undergått väsentliga förbättringar, innebärande bland annat breddning av en betydande del av vägnätet. De skäl, som tidigare talat för att framgå med en viss försiktighet i vad avser att öka den normalt tillåtna största bredden å automobiler, torde därför numera icke vara lika vägande som förut. Av nu anförda skäl anser jag mig böra tillstyrka gengasnämndens framställning om en ökning av den största tillåtna bredden för automobil från 210 till 220 centimeter. Skulle denna ökade fordonsbredd finnas i vissa delar av landet på grund av vägnarnas och gatornas ringa bredd medföra fara ur trafiksäkerhetssynpunkt, torde det få ankomma på vederbörande myndighet att med stöd av 12 § vägtrafikstadgan utfärda inskränkande bestämmelser.

Genom *förordning den 31 maj 1940, nr 442*, erhöll härefter 23 § 2 mom. vägtrafikstadgan den lydelse, som inledningsvis angivits, varjämte 33 § 1 mom. samma stadga underkastades härav föranledd omredigering.

Utländsk rätt.

I fråga om bestämmelser angående fordons bredd inom utländsk rätt hava 1944 års trafikförfattningssakkunniga hänvisat till följande sammanställning:

L a n d	Fordonstyp	Bredd cm	Anm.
Finland (1937)	Automobil	220—230	Allt efter vägklass
Danmark (1932)	Fordon	230	
Schweiz (1932)	Motorfordon	220	
Tyskland (1937)	Motorfordon, släpvagn: Totalvikt ej över 7 ton	235	Olika i skilda delstater
	Totalvikt över 7 ton	250	
England (1941)	»Locomotive»	275	
	Övriga motordrivna fordon	229	
U.S.A.	Motorfordon	244—259	

Till trafikförfattningssakkunniga inkomna framställningar.

Sveriges automobilindustriförening anförde i sin förutnämnda skrivelse av den 28 juni 1945:

Som bekant gäller f. n. en högsta fordonsbredd å 220 cm. Störst betydelse har denna bestämmelse för utformning av bakaxelpartiet. Inom den angivna bredden måste utrymme beredas dels för två par tvillinghjul, jämte mellanrum dem emellan, som i Sverige får beräknas särskilt rikligt med tanke på snökedjor, dels för bromstrumma, dels för fjädrar (jämte visst utrymme mellan dem och bromstrumman) dels slutligen för ramen (jämte fritt utrymme mellan denna och fjädrarna). Den föreskrivna fordonsbredden inverkar sålunda på den möjliga bredden hos alla nu nämnda element. Därjämte kräva stänkskärmarna över bakhjulen ett par centimeters bredd utanför bakhjulen.

Vad först angår ramen minskar en alltför smal ram vagnens stabilitet och köregenskaper, framför allt vid stark belastning. Den nuvarande breddbegränsningen medför för exempelvis Volvos lastvagnsserie den konsekvensen, att medan ramen är 87 cm bred på de lättare typerna med en total bredd av ungefär 2 m eller därunder, får man på de tyngre, 220 cm breda typerna endast rum med en 84 cm bred ram. Av de amerikanska vagnarna har exempelvis Chevrolet en rambredd av 90 cm.

Kanske ännu större inverkan får vagnsbredden på ringarnas och hjulens utformning. Nuvarande breddbestämmelser ha för de tyngre bilarnas del medfört, att en kraftig överbelastning av ringarna regelmässigt förekommer, vilket i och för sig utgör dålig ringekonomi och är olämpligt även ur trafik-säkerhetssynpunkt. Ett större breddutrymme skulle öka möjligheten för bilägarna att använda riktiga ringdimensioner. Oavsett detta går utvecklingen över huvud mot bredare ringar med lägre lufttryck. Detta har bl. a. avsevärda fördelar ur vägslitningssynpunkt och alltså för vägarnas underhållskostnader.

Gällande bestämmelser göra det också nödvändigt att på större vagnar placera bromstrumman alltför tätt intill hjulet, varvid den värme, som vid bromsning utvecklas, inverkar på ringarna. Om bromstrumman kunde mera åtskiljas från hjulet, möjliggjordes en bättre luftkyllning. Trängseln mellan de olika angivna elementen har även inverkan på fjädrarnas utformning och placering och försämrar därigenom fjädringen.

Alla dessa skäl tala för en ökning av den tillåtna bredden. Därvid synes det lämpligt att anknyta till den standard, som f. n. gäller i det för hela världens bilism utslagsgivande landet, alltså USA. I det stora flertalet delstater gäller där en maximibredd (bortsett från dispenser) av 96", d. v. s. 244 cm. Endast en delstat har lägre bredd, medan ett fåtal stater antingen ha bredden 102", d. v. s. 259 cm, eller sakna restriktioner. En övergång mera allmänt till 102" som standard diskuteras.

Automobilindustriföreningen vill hemställa, att de blivande bestämmelserna i ämnet måtte anslutas till gällande amerikanska standard och sålunda föreskriva en högsta bredd av 245 cm. Detta skulle i ovan angivna avseenden möjliggöra en bättre planlösning. Vid sidan av dessa konstruktiva fördelar skulle tillkomma andra, rent tillverkningsekonomiska sådana. Man skulle nämligen kunna använda samma serier för hemmamarknaden och för olika exportmarknader. Som det nu är, godtagas de svenska chassierna

icke i exempelvis Sydamerika, utan svensk bilindustri måste, om den vill fullfölja sin export till dessa marknader, antingen arbeta med olika serier, vilket verkar fördyrande, eller också räkna med att vagnarna ombyggas av försäljningsorganen i Sydamerika. Detta skedde faktiskt i viss utsträckning före kriget men var icke tillfredsställande.

Det senast sagda har närmast avsett de inhemska bilmärkena. Uppenbarligen skulle en anknytning till gällande amerikansk standard vara till stort gagn även när det gäller användningen av amerikanska och andra internationella märken på den svenska marknaden, till båtnad för det svenska trafikväsendet. Hittills ha tyngre amerikanska bilar icke på ett naturligt sätt kunnat konkurrera i Sverige, då de gemenligen utföras i en större bredd än den tillåtna.

Tilläggs må, att en ökning av den tillåtna bredden icke skulle medföra, att även lättare bilar som regel byggas till maximibredd. Både i gatu- och landsvägstrafik skulle redan hänsyn till framkomligheten — t. ex. genom portar — begränsa bredden till vad som föranledes av bilens lastförmåga och arbetsuppgifter. En onödigt stor bredd skulle också fördyra fordonen. Det avgörande beviset för riktigheten i dessa påståenden är det faktum, att lättare lastbilar nu vanligen ej utnyttja ens hela den f. n. tillåtna bredden. Det är därför ej behöfligt att differentiera breddbestämmelserna och ej heller lämpligt att så göra, då det stundom — ehuru alltså ej i regel — kan vara önskvärt att även en lätt lastbil kan göras bred, nämligen då den speciellt avses för mycket skrymmande last.

Nu anförda synpunkter äro tillämpliga på såväl lastbilar som bussar. För bussarnas del är en ökning av den tillåtna bredden av betydelse även för passagerarnas bekvämlighet. Härigenom kan man nämligen anordna 4 sittplatser i bredd jämte mittgång — något som givetvis är trafikekonomiskt förmånligare än 3 platser i bredd — och likväl bereda passagerarna ett särskilt vid längre resor önskvärt gott utrymme i sidled.

Till utredning angående den tekniskt riktiga bredden för fordon av olika viktclasser och hjultryck åberopade föreningen följande sammanställningar:

Volvo.

Vagnserie	Nyttig last kg	Max. totalvikt kg	Hjultryck i kg		Ringar bak dubbelmont.	Totalbredd mm
			fram	bak		
LV 110.....	{ 2 500 } { 3 250 }	5 700	705	2 145	7·50—20" 8 lag.	2 130
LV 120.....	{ 3 250 } { 4 000 }	6 750	885	2 490	8·25—20" 10 "	2 200
LV 125.....	{ 3 750 } { 4 250 }	7 150	985	2 590	8·25—20" 10 "	2 200
LV 130.....	{ 4 250 } { 4 750 }	8 000	1 020	2 980	9·00—20" 10 "	2 340
LV 140.....	{ 4 250 } { 4 750 }	8 130	1 070	3 000	9·00—20" 10 "	2 340
LV 290.....	{ 5 000 } { 5 500 }	9 500	1 380	3 370	10·00—20" 12 "	2 450
LV 290.....	{ 5 000 } { 5 500 }	9 500	1 380	3 370	11·00—20" 12 "	2 540

Scania-Vabis.

Nyttig last kg	Max. totalvikt kg	Hjultryck i kg		Ringar bak dubbelmont.	Totalbredd mm
		fram	bak		
3 950—4 350	7 500	1 250	2 500	8·25/20'' 10 lag.	2 300
5 000—5 500	9 450	1 575	3 150	9·00/20'' 10 »	2 360
5 750—6 350	10 950	1 825	3 650	10·00/20'' 12 »	2 450
6 450—7 100	12 300	2 050	4 100	11·00/20'' 12 »	2 520
9 500	15 000	2 500	5 000	12·00/20'' 12 »	2 600

General Motors Nordiska A.B.

Nyttig last	Tekniskt lämplig bredd (vid dubbelmontage)
2¼ ton—4 ton	2·35 m
4¼ ton—5 ton	2·45 m
Mer än 5 ton	2·60 m

Beträffande sammanställningen från aktiebolaget Volvo upplyste för-
eningen, att såsom totalbredd upptagits den bredd, som bolaget under sin
pågående fredsplanering funnit sig böra tillämpa i fråga om lastbilar, därest
författningsmässiga förutsättningar härför skapades.

Svenska lasttrafikbilägareförbundet uttalade sig hos trafikförfattnings-
sakkunniga för en höjning av den generellt medgivna fordonsbredden till
245 cm, därvid förbundet till stöd för sin ståndpunkt framförde liknande
synpunkter som automobilindustriföreningen.

Jämväl *svenska automobilhandlarförbundet* förordade hos de sakkunniga
höjning av den generellt tillåtna bredden till 245 cm.

I skrivelse till de sakkunniga den 20 juli 1945 anförde *aktiebolaget Linje-
buss* följande.

För busstrafiken innebär en bredd av endast 220 cm att det är omöjligt
att utrusta bussarna med den bekvämlighet för passagerarna, som måste an-
ses önskvärd, och samtidigt inreda dem med så många sittplatser, som ur
ekonomisk synpunkt är absolut nödvändigt. För att man skall kunna bereda
trafikanterna ökad bekvämlighet under bussresor (och detta måste anses
absolut nödvändigt med hänsyn till att nuvarande standard härvidlag läm-
nar mycket övrigt att önska) är det från busstrafikens sida ett önskemål
att bussarna kunna byggas med en bredd av minst 245 cm. Detta mått med-
ger nämligen att man i bussarna kan ha fyra fåtöljer i bredd. Det bör
även framhållas, att det med en bredd under 245 cm är uteslutet att med
önskvärd bekvämlighet för passagerarna utnyttja även de svenska stan-
dardchassiernas fulla kapacitet. För att helt kunna tillgodose bekvämlig-
heten i synnerhet på långlinjebussar vore det emellertid önskvärt med en
bredd på 260 cm. Detta skulle åtminstone kunna medgivas generellt för
huvudvägar. I samband härmed vilja vi framhålla, att de amerikanska buss-
chassierna länge haft en standardbredd på 2,43—2,44 m och numera i
stor utsträckning tillverkas för 260 cm bredd. Med nuvarande bestämmelser
kunna vi sålunda icke köpa chassier från USA. Det är dock uppenbart,
att det skulle vara av stor betydelse om detta kunde genomföras, bl. a. med
hänsyn till att amerikanerna ha en mycket högre standard på sina bussar

än vi. Det är också uppenbart att det skulle verka stimulerande på utvecklingen av den svenska busstillverkningen, om amerikanska jämförelseobjekt kunde importeras och användas i svensk trafik. På samma sätt skulle en ökning av den tillåtna maximibredden på de svenska vägarna göra det möjligt för de svenska fabrikanterna att bygga sina chassier för dessa större bredder och därmed även få ökade förutsättningar att konkurrera på olika utländska marknader, där dessa bredder äro standard.

Svenska lokaltrafikföreningen förordade en höjning av generellt medgivna fordonsbredden till 245 cm, därvid föreningen förklarade sig förutsätta, att möjlighet lämnades öppen för erhållande av tillstånd till trafik å vissa vägsträckor med buss av en bredd upp till 260 cm.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, som enligt vad förut angivits erhöll tillfälle att taga del av automobilindustriföreningens skrivelse, anförde i utlåtande till de sakkunniga, att styrelsen för sin del funne starka skäl tala för en ökning av den största tillåtna fordonsbredden. Särskilt ansåge styrelsen det vara angeläget, att icke bestämmelserna hindrade användningen av ringar av grövre dimensioner än vad som nu vore brukligt, varigenom mindre åverkan på vägbanan vid höga hjultryck skulle ernås. Den ifrågasatta ökningen från 220 cm till 245 cm vore visserligen betydande och komme med säkerhet att väcka betänkligheter från många håll. Styrelsen funne emellertid fördelarna med den större bredden vara så uppenbara, att styrelsen för sin del vore beredd tillstyrka genomförandet av en ökning av största tillåtna bredden till 245 cm. Styrelsen ville dock framhålla, att krav på anslag från staten därigenom torde framkomma.

Trafikförfattningssakkunniga.

För egen del anföra 1944 års trafikförfattningssakkunniga inledningsvis följande.

De sakkunniga finna påtagligt, att en ökning av den tillåtna fordonsbredden utgör förutsättning för frambringande av en ändamålsenligare konstruktion hos de tyngre fordonen. Särskilt synes angeläget att främja användandet av bredare ringkonstruktioner, vilket medför fördelar med hänsyn till trafiksäkerhet, driftsekonomi och vägslitning. Ur trafiksäkerhetssynpunkt är vidare av stort intresse, att bredare och kraftigare ram kan komma till användning. Vad gäller bussar synes ur driftsekonomisk synpunkt eftersträfvansvärt, att dessa kunna inredas med fyra sittplatser i bredd jämte mittgång. För en dylik anordning, som samtidigt fyller rimliga anspråk med hänsyn till passagerarnas bekvämlighet, torde erfordras en fordonsbredd å minst 245 centimeter. Såsom framgår av den utredning, som åberopats av automobilindustriföreningen, är en fordonsbredd av 245 centimeter väl ägnad att tillgodose de konstruktiva intressena beträffande lastbilar med ett hjultryck av 3 000 kg. — En höjning av fordonsbredden måste vidare i hög grad anses påkallad för främjande av utbytet mellan den inhemska och utländska bilmarknaden. Härvidlag synes, såsom automobilindustriföreningen framhållit, särskilt önskvärt, att bredden anslutes till den i Amerikas förenta stater vanligen tillämpade maximibredden 96", d. v. s. 244 cm.

Ur nu anförda synpunkter borde alltså enligt de sakkunnigas mening en ökning av den generellt tillåtna fordonsbredden vara motiverad. Emellertid måste allvarligt övervägas i vad mån en dylik åtgärd kunde medföra olägenheter och fara för vägtrafiken. Att en höjning av den tillåtna bredden till det önskvärda måttet 245 cm i vissa fall kunde medföra lokala olägenheter torde stå klart, men å andra sidan funne de sakkunniga i likhet med väg- och vattenbyggnadsstyrelsen de allmänna fördelarna av en åtgärd i sådan riktning så övervägande, att de sakkunniga ansett sig böra, på sätt av det följande framginge, förorda en höjning av fordonsbredden till sagda mått, dock allenast för vissa kategorier fordon, och en mindre ökning för övriga. Härvid hade beaktats, att — såsom framhållits i samband med frågan om hjultrycket — man hade anledning räkna med att trafiken med tunga och breda fordon, vilkas antal torde bliva tämligen begränsat, komme att i huvudsak söka sig fram längs de större trafiklederna. Dessa vore i allmänhet av sådan bredd, att någon olägenhet av ifrågavarande trafik icke vore att befara. På de smala vägarna vore trafiken ofta så obetydlig och följaktligen frekvensen av möten med breda fordon, som till äventyrs färdades å dylik väg, så ringa, att man ej heller här behövde räkna med några större olägenheter. Mestadels finnes å dessa vägar särskilt anordnade mötesplatser eller i varje fall platser, som erbjöde möjligheter för förbipassage. Därest beträffande viss väg svårigheter skulle uppstå till följd av mera regelbunden trafik med breda fordon, borde i flertalet fall mötesplatser kunna anordnas utan större kostnad.

Vid övervägande av frågan hade de sakkunniga funnit sig böra förorda en höjning av största tillåtna fordonsbredden till 245 centimeter, såvitt avsåge lastbil med en totalvikt överstigande 6 000 kilogram samt buss. Beträffande övriga bilar ansåge de sakkunniga en höjning av den generellt medgivna fordonsbredden till 230 centimeter vara tillfyllest. En dylik differentiering av den tillåtna fordonsbredden, därvid hänsyn tagits till olika breddbehov ur konstruktiv synpunkt, funne de sakkunniga ur flera synpunkter lämplig. Med hänsyn till beskaffenheten av våra vägar vore det sålunda ur trafiksäkerhetssynpunkt angeläget, att fordonens utbyggnad till stora bredder begränsades till sådana fall, då dessa bredder påkallades av fordonens konstruktion. Vidare kunde erinras, att enligt 23 § 2 mom. vägtrafikstadgan begreppet bils bredd jämväl omfattade lasten. Då de sakkunniga i varje fall ej på detta stadium av sitt arbete ville förorda ändring i detta begrepp, syntes en differentiering av fordonsbredden jämväl påkallad till förhindrande av fordons utlastning utöver den konstruktiva bredden på ett sätt som kunde medföra vådor för trafiksäkerheten.

Vad anginge fordon, som tillkopplades bil, ansåge de sakkunniga ur trafiksäkerhetssynpunkt icke lämpligt, att för dessa fordon den generella gränsen i fråga om bredden höjdes till mera än 230 centimeter. Beträffande för personbefordran inrättad släpvagn, vilken fordonstyp i viss omfattning utnyttjades såsom buss, ville de sakkunniga dock förorda samma höjning av den tillåtna fordonsbredden som i fråga om buss, d. v. s. till 245 centimeter. Med hänsyn till de särskilda betingelser, varunder busstrafik i allmänhet ägde

rum, syntes ur trafiksäkerhetssynpunkt betänkligheter icke böra anses möta mot angivna höjning av fordonsbredden i förevarande fall.

På länsstyrelse och polismyndighet borde alltjämt ankomma att förordna om sådana inskränkningar med avseende å fordons bredd, som för särskilda fall kunde vara påkallade. Myndighet, som nyss nämnts, borde även liksom hittills vara behörig att meddela tillstånd beträffande visst fordon till större fordonsbredd än den generellt medgivna. Därjämte syntes myndigheten — såsom i annat sammanhang förordats av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen — böra tillerkännas rätt att generellt medgiva förhöjd fordonsbredd beträffande viss väg på samma sätt som gällde i fråga om hjultryck. Därest den generella gränsen för fordonsbredden fastställdes till 245 centimeter, torde dock tillstånd och medgivande, som här avsåges, endast mera undantagsvis behöva komma i fråga.

De sakkunniga behandla i detta sammanhang frågan om bilar**s** belysningsanordningar och anföra därom följande.

Ur trafiksäkerhetssynpunkt är det givetvis angeläget, att bils belysningsanordningar framtill äro så anordnade, att de vid trafik under mörker framhäva fordonets bredd. I all synnerhet är detta förhållande av vikt beträffande bil av större bredd. Enligt nu gällande, i 19 § 1 mom. c) vägtrafikstadgan meddelade bestämmelser skall vid färd under mörker å bil föras minst två lyktor framtill, visande vitt, blåvitt eller gult sken och tillsammans av tillräcklig ljusstyrka för att bilen skall kunna framföras på ett betryggande sätt, av vilka lyktor två skola vara anbragta å samma höjd, en å vardera sidan av bilen. Hinder möter således icke mot att så anordna belysningen, att en eller två strålkastare för upplysning av vägbanan placeras på eller invid mitten av fordonets framsida, och en lykta med svag ljusstyrka placeras vid vardera sidan av bilen. Vid en sådan anordning kan uppenbarligen ofta svårighet uppstå för mötande att i skenet från strålkastare iakttaga ljuset från de lyktor, som markera fordonets bredd. För tillgodoseende av trafiksäkerheten borde man därför skäligen kräva, att bil framtill skall vara försedd med två lyktor med vitt, blåvitt eller gult sken och tillsammans av tillräcklig ljusstyrka för att bilen under mörker skall kunna framföras på ett betryggande sätt samt att dessa lyktor skola vara anbragta å samma höjd och å visst minsta avstånd mellan sina mittpunkter. Detta avstånd synes lämpligen kunna vara två tredjedelar av bilens bredd, mätt enligt bestämmelserna i 23 § 2 mom. andra stycket vägtrafikstadgan, dock med bortseende från bilens last. De sakkunniga, som övervägt införandet av en bestämmelse av dylikt innehåll i en blivande författning rörande bl. a. bils utrustning, äro dock ej beredda att i förevarande sammanhang förorda ändring av gällande bestämmelser i ämnet. Däremot hemställa de sakkunniga, att Kungl. Maj:t måtte bemyndiga väg- och vattenbyggnadsstyrelsen att genom anvisningar till fabrikanter och importörer samt bilbesiktningsmän eller annorledes vidtagna sådana åtgärder, som kunna vara påkallade för tillgodoseende av trafiksäkerhetsintresset i förevarande avseende.

De sakkunniga framhålla slutligen, att de ändrade bestämmelser angående största hjultryck och största bredd å fordon, som av de sakkunniga förordats, avse att möjliggöra en ur trafikekonomisk synpunkt riktig planläggning på längre sikt av den svenska bilindustriens efterkrigstillverkning och av for-

donsparkens förnyelse. Då denna planläggning vore omedelbart aktuell, syntes det angeläget, att de föreslagna ändringarna snarast — utan avvaktan å en allmän revision av trafikförfattningarna — gjordes till föremål för prövning. Det måste nämligen vara av vital betydelse för såväl bilindustrien som trafikföretagarna att snarast möjligt få klarhet beträffande utvecklingsmöjligheterna å ifrågavarande område. Särskilt gällde detta frågan om höjning av den tillåtna fordonsbredden, då bestämmelserna härom vore direkt bindande för den konstruktiva utvecklingen. Även för vägväsendet borde det vara av intresse att föreliggande frågor vunne sin lösning före planläggningen av det förestående upprustningsarbetet å vägarna.

Enligt de sakkunnigas författningsförslag skulle 23 § 2 mom. och 33 § 1 mom. vägtrafikstadgan erhålla följande ändrade lydelse:

23 §.

2 mom. Automobil må ej, då dess bredd överstiger, i fråga om lastautomobil med en totalvikt av mer än 6 000 kilogram samt omnibus, 245 centimeter och, i fråga om annan automobil, 230 centimeter, framföras å allmän väg, gata eller annan allmän plats, såframt icke annorlunda medgivits av länsstyrelse eller polismyndighet, som i 1 mom. sägs.

Automobils bredd mätes över de längst utskjutande delarna av fordon och last, varvid dock bortses från backspegel, utfälld körriktningsvisare och snökedjor.

33 §.

1 mom. Vad i 23 § är stadgat om automobil skall äga motsvarande tillämpning å fordon, som tillkopplas automobil, därvid den bredd å fordon, som icke utan särskilt medgivande må överskridas, skall utgöra, beträffande för personbefordran inrättad släpvagn, 245 centimeter och, beträffande annat här avsett fordon, 230 centimeter.

I vad detsamma avser fordonsbredden är sakkunnigförslaget enhälligt.

Yttranden.

De sakkunnigas förslag tillstyrkes eller lämnas utan erinran i de utlåtanden, som avgivits av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, länsstyrelserna och vägförvaltningarna i Stockholms, Södermanlands, Östergötlands, Jönköpings, Kronobergs, Gotlands, Blekinge, Kristianstads, Hallands, Skaraborgs, Värmlands, Örebro, Västmanlands, Gävleborgs och Jämtlands län, av vägförvaltningarna i Malmöhus och Kopparbergs län ävensom av järnvägsstyrelsen, generalpoststyrelsen, statspolisintendenten, chefen för försvarsstaben, 1944 års trafikutredning, nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande, automobilbesiktningsmännens förening, kungl. automobilklubben, Sveriges automobilindustriförening, Sveriges trafikbilägares riksförbund, Sveriges automobilhandlareförbund, Sveriges automobilimportörförbund och Stockholms automobilhandlareförening. Åtskilliga av dessa tillstyrkanden äro dock begränsade till vissa delar av förslaget eller avgivna under förutsättning av att

anslag för vägarnas breddning ställas till förfogande, på sätt i det följande närmare kommer att angivas.

Svenska vägföreningen, statens väginstitut och svenska teknologföreningen tillstyrka den föreslagna ökningen av bredden till 245 cm för lastbilar med en totalvikt av mer än 6 000 kg samt för bussar, men anse något behov av breddökning för de mindre lastbilarna och personbilarna icke föreligga.

Däremot avstyrkes förslaget av länsstyrelserna och vägförvaltningarna i Uppsala, Kalmar, Västernorrlands och Västerbottens län samt av länsstyrelserna i Södermanlands, Malmöhus, Göteborgs och Bohus, Kopparbergs och Norrbottens län.

Överståthållarämbetet och trafikpolisintendenten i Stockholm uttrycka för Stockholms vidkommande en viss tveksamhet med hänsyn till svårigheten av att utan närmare utredning överblicka konsekvenserna av ett genomförande av förslaget.

I de yttranden, i vilka de sakkunnigas förslag tillstyrkts, anföres bland annat följande.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, som hänvisar till sitt förut återgivna yttrande till de sakkunniga, framhåller att man nog finge räkna med något ökad trafikrisk, om breddökningen komme till stånd, enär fordon med stor bredd vid möte lätt trängde ut andra fordon mot väggkanten. Då svaga väggkanter alltjämt förekomme i stor omfattning, kunde man ej bortse från denna risk, men den minskades i den mån vägarna bleve upprustade. Avsevärt ökade krav i fråga om mötesplatser på smala vägar med därmed förenade kostnader vore jämväl att emotse.

Länsbesiktningsmannen i Uppsala län anser en viss relation mellan släpvagnens och det dragande fordonens bredd böra fastställas genom ett tillägg till 33 § vägtrafikstadgan av innebörd att bredden av fordon, som kopplades till automobil, icke finge överstiga bredden av det dragande fordonet.

Länsstyrelsen och vägförvaltningen i Östergötlands län förmoda, att intill dess vägarna hunnit ombyggas till erforderlig bredd en fordonsbredd av 245 cm endast undantagsvis skulle kunna tillämpas. Det syntes därför lämpligare, att länsstyrelsen eller polismyndighet i stad finge liksom hittills efter därom gjord framställning medgiva framförandet av fordon med dylik bredd. I fråga om fordonsbredd för andra bilar än tunga lastbilar och bussar tillstyrktes, ehuru med tvekan, en generell höjning till 230 cm.

Länsstyrelsen och vägförvaltningen i Jönköpings län erinra om nödvändigheten av förstärknings- och förbättringsarbeten å vägarna.

Vägförvaltningen i Kronobergs län framhåller, att kostnaderna för anläggning av bredare mötesplatser vore obetydlig. På en ca 6 m bred väg kunde två stycken 2,45 m breda fordon mötas utan svårighet. Det kunde ifrågasättas, huruvida icke redan nu en bredd av 259 cm borde medgivas för bussar och bilar med större totalvikt än 6 000 kg. Kostnadsökningen härför för vägväsendets del torde vara överkomlig och väl uppvägas av den bättre utformning, som härigenom kunde givas fordonen.

Vägförvaltningen i Blekinge län anser, att om fordonsbredden skulle ökas, vilket vägförvaltningen för sin del icke ville motsätta sig, komme detta att medföra mycket omfattande arbeten med anordnande av mötesplatser, förstärkning av vägkanter, upprustning av skyddsräcken m. m. Även om medel härför ställdes till vägförvaltningens förfogande, skulle det taga relativt lång tid, innan oundgängligen nödvändiga arbeten hunne färdigställas. Gamla, icke ombyggda vägar finge därför upplätas för trafik med fordon med de föreslagna ökade bredderna, först i den mån vägarna iordningställts därför.

Länsstyrelsen och vägförvaltningen i Hallands län hålla före, att med den trafikpraxis, som nu tillämpades på vägarna, de normala fordonen skulle få bära hela olägenheten av att på en väg framsläpptes bilar, som vore bredare än de fordon, för vilka vägen vore avsedd. Man borde även beakta, att en ökning av den normala fordonsbredden komme att medföra en väsentlig höjning av de framtida vägbyggnadskostnaderna samt även ökade krav på gatubredder vid stadsplanerandet. Det oaktat kunde en ökning av bredden på omnibusar och tyngre lastbilar till 2,45 m förordas. Vad åter anginge personbilar, släpvagnar för godsbefordran och lättare lastbilar syntes något skäl för den av de sakkunniga föreslagna ökningen av fordonsbredden till 2,30 m icke föreligga. Däremot borde bredden på en s. k. påhängsvagn få vara densamma som för det dragande fordonet; detta särskilt med hänsyn till att användningen av denna fordonstyp ur många synpunkter borde uppmuntras.

Länsstyrelserna och vägförvaltningarna i Skaraborgs, Örebro och Västmanlands län understryka nödvändigheten av att arbeten för vägarnas förbättring utfördes och att medel för sådant ändamål ställdes till förfogande. Vägförvaltningen i Västmanlands län ifrågasätter, huruvida icke ett principbeslut i saken borde innehålla en bestämmelse om, att detsamma skulle träda i kraft först år 1949. Därigenom skulle rustningsarbeten och mötesplatser hinna utföras, i händelse erforderliga medel ställdes till förfogande, och den omständliga proceduren med inskränkande kungörelser och uppsättande av förbudstavlor kunna undvikas.

Vägförvaltningen i Jämtlands län framhåller, att för det stora flertalet vägar inom länet en ökning av den tillåtna fordonsbredden till 245 cm skulle medföra behov av vägbreddning eller utökning av förekommande mötesplatser. Med hänsyn till den stora omfattningen av dessa arbeten måste deras genomförande beräknas taga lång tid. I ännu högre grad än vad gällde hjultrycket skulle därför en generell höjning av tillåtna fordonsbredden komma att nödvändiggöra föreskrifter om inskränkningar från de allmänna bestämmelserna. Med hänsyn till de synpunkter, som anförts till förmån för förslaget, ansåge sig vägförvaltningen emellertid icke böra motsätta sig detsamma. *Länsstyrelsen i Jämtlands län* anför i huvudsak samma synpunkter.

I de yttranden, i vilka de sakkunnigas förslag i förevarande del avstyrkes, åberopas i huvudsak samma synpunkter som framhållits beträffande den föreslagna ökningen av hjultrycket.

Länsstyrelsen i Malmöhus län anför därutöver följande.

Under år 1935 lät länsstyrelsen verkställa en utredning angående bredden å länets allmänna vägar. Det framgick därvid, att antalet vägar med en bredd, som på hela sträckningen eller delar därav understeg 5 meter och varå särskilda mötesplatser ej anordnats, var mycket stort och kunde beräknas omfatta ungefärligen hälften av länets samtliga allmänna vägar. I detta förhållande har sedermera någon väsentlig förändring icke inträtt. Länsstyrelsen förbiser icke, att stora fördelar för såväl bilindustrien som trafikanterna och vägväsendet äro förenade med en sådan ökning av den största tillåtna fordonsbredden, som de sakkunniga föreslå. Så länge vägnätet icke motsvarar de krav i fråga om bredd och beskaffenhet i övrigt, som föranledas av den större fordonsbredden, är dock enligt länsstyrelsens mening de sakkunnigas förslag i förevarande avseende mera lämpat att utgöra program för bilindustriens fredsplanering och vägväsendets upprustning än att läggas till grund för bestämmelser i vägtrafikstadgan, avsedda för omedelbar tillämpning. I avbidan på den nödiga förstärkningen och förbättringen av vägarna bör enligt länsstyrelsens mening 220 cm bibehållas såsom det generellt tillåtna högsta måttet å fordonsbredden. Det kan dock ifrågasättas, huruvida icke de nuvarande bestämmelserna i 23 § 2 mom. vägtrafikstadgan böra ändras så, att vid tillstånd till höjning av bredden i fråga om omnibus utöver 220 cm bredden må bestämmas till 245 cm.

Länsstyrelsen i Göteborgs och Bohus län uppger, att flertalet vägar i länet hölle en bredd av 5 meter eller därunder, att vägarna som regel vore starka i kanterna men att det alltjämt finnes ganska betydande vägsträckor, där vägkanternas beskaffenhet vore sådan att vägbredden icke kunde till fullo utnyttjas ens för den lättare biltrafiken. Under nuvarande förhållanden och intill dess nödiga förstärkningar skett ansåge länsstyrelsen det därför icke vara tillrådligt att öka den gällande normala maximibredden, 220 cm.

Länsstyrelsen i Kopparbergs län anför:

Länsstyrelsen finner sig ej heller kunna tillstyrka de av de sakkunniga föreslagna ökade högsta fordonsbredderna. När högsta bredden för annan automobil än omnibus i början av kriget ökades från 210 cm till 220 cm, skedde detta främst med hänsyn till behovet av utrymme för gengasaggregaten. Ändringen förordades dock icke utan tvekan. Trafikförfattningssakkunniga föreslå nu en höjning till 245 cm för omnibusar och tyngre lastbilar och 230 cm för andra slag av automobiler. Häremot måste invändas, att det med våra smala vägar icke kan vara tillrådligt att ytterligare öka fordonsbredden. Ju bredare ett fordon är, ju mera tvingas mötande ut på vägkanterna med risk för dikeskörning och olyckor. Denna risk är stor såväl sommar- som vintertid, i förra fallet på grund av att vägkanterna icke tåla belastningen utan tryckas undan, i senare fallet genom den ofta rådande ishalkan eller vid snö genom ovissheten om var vägkanten är belägen. Inför den stegring i automobiltrafiken som är att förvänta under de närmaste åren kan det icke vara försvarligt att ytterligare öka riskerna på vägarna genom en ökning av fordonsbredden.

Så snart som materialläget tillåter är det önskvärt, att bussförbindelserna i avlägsna trakter förbättras och att nya omnibuslinjer inrättas till bygder som förut varit i avsaknad av detta kommunikationsmedel. Det blir därvid i allmänhet fråga om busstrafik på vägar av mindre god beskaffenhet, mången gång vägar som från att ha varit enskilda utan nämnvärda förbättringar införlivats med det allmänna vägnätet. Ju bredare och tyngre omnibusarna äro, ju svårare kommer det att bli för dessa bygder att få sina trafikproblem

lösta. En ombyggnad till större bredd och bärighet av sådana vägar varom här är fråga kan heller icke tänkas förrän om flera tiotal år. Då omnibus-trafiken i allt större omfattning utövas av företag med en stor vagnpark låter det sig ej heller tänkas, att småvägarna skulle trafikeras med mindre omnibusar. Ett trafikföretag behöver nämligen kunna disponera sina vagnar för samtliga linjer som tratikeras i och för dubbleringar och vid behov av reservvagnar. En höjning av högsta hjultryck och bredd för omnibusar skulle sannolikt icke främja en önskvärd utbyggnad av trafiknätet till avlägsna bygder utan snarare motverka en sådan utveckling.

Såväl i fråga om hjultrycksbestämmelserna som fordonsbredderna åberopa de sakkunniga framställningar från tillverkare av lastautomobiler och omnibusar ävensom från lastbilstrafiken. Det bör då ur trafiksynpunkt framhållas, att dessa intressen sannolikt representera en mindre del av den väntade, fredsmässiga trafiken på de allmänna vägarna. År 1939 funnos i landet cirka 220 000 personautomobiler och lätta lastbilar mot cirka 28 000 omnibusar och tunga lastbilar. Under krigsåren har proportionen mellan lätta och tunga fordon varit en annan, men alla skäl tala för antagandet att om något år personbilparken återtagit sin dominerande ställning. Vid sådant förhållande kan det icke vara riktigt att så stor hänsyn toges till den tunga trafikens intressen som trafikförfattningssakkunniga gjort. Efterkrigsbilismens trafikproblem äro i högsta grad knutna till frågan om utrymmet på vägarna, och ett medgivande att ytterligare öka de stora fordonens tyngd och bredd skulle medföra svårigheter för den övriga trafiken, vilket ur allmän synpunkt icke kan anses lämpligt.

Länsstyrelsen och vägförvaltningen i Västernorrlands län yttra:

Vid bedömandet av frågan om en ökning av tillåtna fordonsbredderna måste även förhållandena vintertid beaktas. Genom snöplogningen uppkomna snövallar inkräktat ofta på körbanan och medföra, att möten mellan bredare fordon försvåras eller omöjliggöres. Särskilt på krokiga vägar, där vägkanternas markering med stickbuskar icke kan göras fullt tillförlitlig, uppstår risk för trafikanterna. På grund av de i länet allmänt förekommande tjälfarliga jordarterna bliva ofta vägkanterna under tiden närmast efter tjällossningen mycket uppluckrade och försvagade, vilket medför en avsevärd risk för trafikens breda fordon, då de vid möten tvingas ut nära vägkanterna. Ett generellt tillstånd till trafik med 245 cm breda fordon skulle medföra, att inskränkningar i detta tillstånd finge utfärdas beträffande den övervägande delen av länets vägar, vilket icke vore lämpligt. Det synes mera ändamålsenligt att länsstyrelse beredes möjlighet att för vissa vägar meddela generellt tillstånd till trafik med intill 245 cm breda fordon, under det att övriga vägar endast finge trafikeras med fordon av mindre bredd, som bör begränsas till nuvarande 220 cm.

Länsstyrelsen och vägförvaltningen i Västerbottens län framhålla, att för möte mellan fordon med 245 cm:s bredd erfordrades en vägbredd av minst 5,5 meter. I länet hade endast ett fåtal allmänna vägdelar och ingen genomgående allmän väg en sådan bredd. De vägar, som vore försedda med mötesplatser, hade dessa utförda med högst 5 meters bredd. Ett genomförande av de sakkunnigas förslag skulle därför medföra, att inskränkande bestämmelser bleve erforderliga för länets nästan hela allmänna vägnät, varav skulle följa de olägenheter, som förut angivits i fråga om den föreslagna höjningen av hjultrycket. Intill dess vägnätet blivit i erforderlig grad upprustat,

borde det hittillsvarande systemet tillämpas, nämligen att medgiva generell höjning av hjultryck och fordonsbredd successivt alltefter det vägarna och speciellt broarna bleve ombyggda eller förstärkta.

Länsstyrelsen i Norrbottens län påpekar, att inom länet finnes en hel mängd vägar, även huvudvägar, som hade en bredd av endast 4,5—5 meter. Vid en tillåten fordonsbredd av 245 cm måste dessa vägar först utrustas med mötesplatser eller breddas. Enligt uttalande av vägförvaltningen i länet torde en tid av 5—6 år böra beräknas för en sådan förbättring av vägars och broars standard, som kunde motivera en generell ökning av hjultryck och fordonsbredd.

De sakkunniga ha, såsom förut nämnts, i fråga om placeringen av belysningsanordningarna på motorfordon föreslagit, att väg- och vattenbyggnadsstyrelsen skulle bemyndigas att genom anvisningar till fabrikanter och importörer samt bilbesiktningsmän eller annorledes vidtagna åtgärder för tillgodoseende av trafiksäkerhetsintresset i förevarande avseende. Enligt de sakkunniga borde avståndet mellan mittpunkterna på huvudstrålkastarna icke understiga $\frac{2}{3}$ av automobilens bredd.

Detta förslag har upptagits till behandling av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, som i sitt utlåtande därom anfört följande.

Ehuru den av de sakkunniga berörda frågan torde hava viss betydelse ur trafiksäkerhetssynpunkt, synes dock föreslagen bestämmelse knappast kunna genomföras. Många av de nu befintliga bilarna uppfylla icke det uppställda kravet, och någon ombyggnad av desamma läser icke kunna komma i fråga. Tendensen är emellertid numera den, att strålkastarna på nya personbilar byggas in i stänkskärmarna, varigenom avståndet mellan dem blir fullt tillfredsställande. Det finnes därjämte ytterst små utsikter att genom föreskrifter påverka utvecklingen i det angivna avseendet, eftersom de flesta bilarna importeras från utlandet. Därest styrelsen skulle finna, att de inhemska bil-tillverkarna böra göras uppmärksamma på problemet, kan detta ske utan något särskilt bemyndigande för styrelsen.

Departementschefen.

Generella bestämmelser om högsta medgivna hjultryck och bredd för automobiler med eller utan släpfordon återfinnas, såsom av det föregående framgår, för närvarande i 23 och 33 §§ vägtrafikstadgan. Bortsett från detaljer innebära dessa stadganden, att för automobil och släpfordon, som framföras å allmän väg, högsta hjultrycket icke må överstiga 2 000 kg och bredden icke må vara större än 220 cm.

Från dessa generella bestämmelser kan emellertid länsstyrelse eller polismyndighet i stad för särskilda fall stadga undantag i såväl skärpande som lindrande riktning. I det förra avseendet gäller enligt 12 § 1 mom., att om beträffande viss allmän väg eller gata eller annan allmän plats eller del av sådan väg förbud mot trafik erfordras med avseende å fordon av visst hjultryck eller bredd, må i stad polismyndigheten samt i övriga fall länsstyrelsen meddela föreskrifter härutinnan. Vad åter angår möjligheterna att öka hjul-

trycket eller fordonsbredden, äga länsstyrelserna, respektive polismyndigheterna i städerna, enligt 23 § befogenhet att medgiva sådan ökning, en befogenhet som även utnyttjats i betydande utsträckning antingen genom att vissa vägsträckor upplåtits för samtliga fordon intill ett visst högre hjultryck eller en viss större bredd än som i 23 § vägtrafikstadgan generellt medgives eller därigenom att motsvarande dispens lämnats för visst eller vissa fordon.

I detta sammanhang må även erinras om att, därest beträffande viss allmän väg eller gata eller annan allmän plats förbud jämlikt 12 § 1 mom. utfärdats med avseende å trafiken därstädes, förbudet skall jämlikt 13 § på lämpligt sätt tillkännagivas genom tydligt anslag. Närmare bestämmelser om vägmärken, som på grund härav skola anbringas till upplysning om förbud med avseende å trafiken, s. k. förbudstavlor, äro meddelade i kungörelsen angående vägmärken den 22 januari 1937, nr 44.

En förskjutning uppåt av gränserna för hjultryck och fordonsbredd har, såsom av den tidigare lämnade redogörelsen framgår, vid olika tillfällen varit under övervägande. Nu bestående gräns för fordonsbredden är även resultatet av en dylik, år 1940 företagen prövning, varvid maximibredden 220 cm generellt bestämdes att gälla för alla automobiler, under det att den tidigare varit medgiven endast för bussar. Den nu bestående gränsen för det högsta hjultrycket är åter resultat av en år 1923 företagen sänkning av detta hjultryck från 2 500 kg till 2 000 kg.

Utvecklingen särskilt inom omnibus- och lastbilsbeståndet har under senare år ständigt fortgått mot fordonstyper med högre hjultryck. Enligt en år 1932 verkställd undersökning (SOU 1932:18) utgjorde exempelvis år 1931 lastbilar med större hjultryck än 2 000 kg. i Stockholms stad och fem då undersökta län en jämförelsevis ringa andel — varierande mellan 7,9 och 0,9 procent — av hela lastbilsbeståndet. År 1945 utgjorde åter antalet lastbilar med nämnda större hjultryck icke mindre än 41,8 procent av hela landets lastbilsbestånd. År 1931 varierade antalet bussar med större hjultryck än 2 000 kg i nyss åsyftade län mellan 51,8 och 3,3 procent av omnibusbeståndet, medan motsvarande siffra för Stockholms stad var 82,7 procent. År 1945 utgjordes hela landets omnibusbestånd till 79,1 procent av fordon med ett högre hjultryck än 2 000 kg.

En ökning av det nu generellt medgivna högsta hjultrycket är — med hänsyn till att hjultrycket för personbilar genomgående ligger under 2 000 kg — av betydelse endast såvitt avser lastbilar, omnibusar och släpvagnar. I fråga om dessa fordon utgör emellertid storleken av det medgivna hjultrycket en ur flera synpunkter mycket betydelsefull faktor. För transportekonomin är det i många fall av stort värde att kunna använda fordon med tillräcklig lastkapacitet. Transportkostnaden kan givetvis i hög grad förbilligas om man med ett enda fordon kan på en gång utföra ett visst transportarbete, för vilket eljest två eller flera mindre fordon måst komma till användning. Den under senare år försiggångna kraftiga ökningen av fordonsbeståndet med hjultryck över 2 000 kg, varom nyss anförda siffror bära vittne och

som för övrigt är allmänt känd, visar också att trafikbilägarna fått klart för sig den ekonomiska betydelsen av att för sin rörelse kunna använda fordon med tillräcklig lastkapacitet. Sant är visserligen, att en ökning av lastförmågan utan höjning av hjultrycket kan ske genom insättande av flera hjulaxlar eller genom andra konstruktiva ombildningar, men en sådan lösning kan tillgripas endast i begränsad omfattning och leder ofta till ett onödigt fördyrande av fordonskostnaden. En höjning av hjultrycket är därför önskvärd såsom ett led i åtgärderna för transportkostnadernas förbilligande, och med hänsyn till den stora roll, som dessa kostnader spela i hela produktions- och distributionsprocessen, utgör en sänkning av desamma i sin tur ett viktigt led i strävandena att förbättra levnadsstandarden för vårt folk. Då en höjning av hjultrycket är ägnad att möjliggöra en sänkning av kostnaderna framförallt för de mera långväga biltransporterna, bör en dylik åtgärd vara av alldeles särskilt stor betydelse för befolkningen i de delar av landet, där järnvägskommunikationerna äro svagt utvecklade.

Såsom förut nämnts har den nu gällande gränsen för det generellt tillåtna största hjultrycket fastställts år 1923. Även om under senare år vägbyggnadsarbetet måst av olika skäl starkt begränsas, kan man dock icke bortse från, att sedan år 1923 en väsentlig höjning av vägarnas standard ägt rum. Härpå tyder även det förhållandet, att länsstyrelserna successivt i växande utsträckning upplåtit vägarna för trafik med större hjultryck än 2 000 kg. I Stockholm och Göteborg ävensom i två län, nämligen Malmöhus och Gotlands, har på grund härav det allmänna vägnätet 100-procentigt upplåtits för trafik med tyngre fordon, i Stockholm för ett hjultryck upp till 3 500 kg, i Malmöhus län för ett hjultryck upp till 3 000 kg samt i Göteborg och i Gotlands län för ett hjultryck upp till 2 500 kg, dock att inom Malmöhus län vissa nedsättningar, särskilt i fråga om broar, förekommit. I tre län, nämligen Stockholms, Södermanlands och Östergötlands, har vägnätet till mer än 50 procent av väglängden upplåtits för trafik med hjultryck överstigande 2 000 kg. Genomsnittligt för hela riket uppgår den väglängd, för vilken under nuvarande förhållanden ett hjultryck högre än 2 000 kg medgivits, till 35 procent. Frågan i vad mån nämnda siffra kan ytterligare ökas, torde näppeligen kunna exakt besvaras. Den växande erfarenheten av trafik med tyngre fordon synes emellertid giva vid handen, att den hittillsvarande bedömningen särskilt av vägarnas bärighet varit präglad av en måhända alltför stor försiktighet. Svagheten hos våra vägar gör sig gällande huvudsakligen under tjällossningstider eller då vägarna eljest äro starkt uppblöta, men vid sådana tillfällen torde en livlig trafik med fordon med hjultryck upp till 2 000 kg vara nära nog lika ödesdiger för vägarnas beskaffenhet som en något mindre intensiv trafik med tyngre fordon och torde för varje fall påkalla temporära inskränkningar. Frusna eller tillräckligt uttorkade synas däremot våra vägar enligt erfarenhetens vittnesbörd i stort sett tåla trafik även av fordon med avsevärt större hjultryck än 2 000 kg utan att taga skada.

Vid en avvägning av synpunkterna för och emot en höjning av hjultrycket har jag icke kunnat undgå att fästa synnerligt avseende vid det förhållandet,

att väg- och vattenbyggnadsstyrelsen såsom den för de allmänna vägarna ansvariga myndigheten i riket funnit sig numera kunna förorda en höjning av hjultrycket upp till 2 500 kg. Med hänsyn till de för vägtrafiken och näringslivet i dess helhet stora fördelarna av en sådan åtgärd har även jag ansett mig böra i så måtto biträda förslaget om en höjning av det högsta generellt tillåtna hjultrycket, att jag förordar en höjning upp till nyss angivna gräns. Däremot finner jag, särskilt med hänsyn till att många broar ännu hava en jämförelsevis ringa bärighet, icke tillrådligt att nu på en gång vidtaga en så kraftig höjning som majoriteten av de sakkunniga föreslagit, även om en sådan ur nyss angivna synpunkter ter sig synnerligen önskvärd. Tillsvidare bör man således, liksom hittills, för den tyngsta trafiken anlita dispensförfarandet, antingen allmänt för viss väg eller individuellt för visst fordon.

Givetvis förutsätter jag, att även den befogenhet att föreskriva inskränkningar i fråga om begagnandet av en viss väg, som för närvarande tillkommer länsstyrelserna och polismyndigheterna i städerna, alltjämt skall äga bestånd. Emellertid synes det önskvärt, att denna befogenhet icke utövas annat än i den mån sakkunnig undersökning giver vid handen att åtgärder i dylikt syfte verkligen erfordras. Jag förutsätter vidare, att en föreskrift om lägre hjultryck där så lämpligen kan ske begränsas att gälla endast under sådana kortare perioder, då så påkallas av klimatiska förhållanden.

Ett spörsmål, som jag i detta sammanhang upptagit till övervägande, är frågan huruvida efter genomförandet av det av mig sålunda biträdda förslaget länsstyrelserna i de län, i vilka trafik med högre hjultryck än 2 000 kg ansåges böra förekomma å mindre än hälften av vägnätets hela utsträckning, skulle kunna generellt föreskriva ett hjultryck av 2 000 kg såsom den gräns, för vars överskridande tillstånd av länsstyrelsen skulle, liksom hittills, erfordras i varje särskilt fall. Syftet härmed skulle vara att inom ett dylikt län låta den hjultrycksgräns bli normerande, som kunde förutsättas komma att gälla för det största antalet vägkilometer, samt att på så sätt nedbringa antalet särbestämmelser och förbudstavlor. Emellertid har jag funnit olägenheterna av en sådan anordning överväga fördelarna därav. Sålunda skulle en dylik befogenhet för länsstyrelserna kunna leda till att olika system i nu förvarande hänseende komme att tillämpas inom vissa intill varandra gränsande län, vilket bleve till stort förfång för den genomgående trafiken. Vidare måste man räkna med betydande svårigheter i fråga om sättet för kungörandet av skärpningen inom länet av den allmänna hjultrycksbestämmelsen. Även om det får antagas att en i länskungörelserna och ortspressen intagen bestämmelse härom skulle uppmärksammas av länets egna invånare, kan det dock knappast förutsättas att alla de som endast tillfälligtvis trafikera länets vägar skulle äga kännedom därom. På grund härav har jag ansett ändringen av 23 § 1 mom. vägtrafikstadgan böra hava den innebörden, att det högsta medgivna hjultrycket generellt — men med samma möjlighet som hittills i fråga om rätten att meddela inskränkande bestämmelser eller att medgiva högre hjultryck — fastställes till 2 500 kg, dock att i fråga om automobil med

flera än två hjulaxlar hjultrycket, på sätt de sakkunniga enhälligt föreslagit, bibehålles vid allenast 2 000 kg.

I enlighet med den av de sakkunniga likaledes enhälligt omfattade meningen men med omformulering av de sakkunnigas författningstext i denna del torde vidare, för undvikande av onormalt tunga belastningar, böra beträffande hjul å axel med flera än två hjul stadgas, att hjultrycket icke må beräknas utgöra mindre än halva den tyngd som uppbäres av axeln.

I de förut återgivna yttranden över sakkunnigförslaget, vari frågan rörande utformningen av bestämmelserna om hjultryck upptagits till närmare behandling, ha vissa önskemål framförts, vilka syfta avsevärt längre än till enbart en höjning av nuvarande hjultrycksmaximum och innefatta en kritik, som riktar sig likaväl mot de nu gällande bestämmelserna i ämnet som mot de sakkunnigas därmed i princip överensstämmande förslag. Då detta förslag endast avser en partiell reform av tillfällig natur i avbidan på slutförandet av de sakkunnigas överarbetning av våra trafikförfattningar, är jag icke beredd att nu upptaga nyssnämnda önskemål till prövning. Jag förutsätter emellertid, att de komma att uppmärksammas av de sakkunniga under deras fortsatta arbete.

Ett i detta sammanhang aktuellt spörsmål, på vilket de sakkunniga för närvarande icke ingått, är frågan, huruvida den befogenhet att utfärda särskilda föreskrifter med avseende å rätten att befara vägarna, som hittills tillkommit länsstyrelserna och polismyndigheterna i städerna, bör efter vägväsendets förstatligande överflyttas på väg- och vattenbyggnadsstyrelsen och underlydande vägförvaltningar. Även denna fråga synas de sakkunniga böra upptaga till övervägande i samband med framläggande av definitivt förslag till ny vägtrafikstadga.

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 en 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 konstruktivt 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, liksom jag nyss framhållit beträffande hjultrycket, 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.

Trafikförfattningssakkunniga hava i sitt förslag ansett sig böra i förevarande avseende göra en skillnad mellan lastautomobiler med en totalvikt av mer än 6 000 kg och omnibusar å ena sidan samt övriga automobiler å andra sidan. För min del finner jag en dylik uppdelning föga ändamålsenlig och ägnad att försvåra bestämmelsens tillämpning. Vad särskilt lastbilarna beträffar är det ett känt faktum, att totalvikten lätt kan ändras genom ganska små förändringar i bilens konstruktion. Vidare skulle en bilägare, som av någon anledning, t. ex. för transport av skrymmande gods, hade behov av ett fordon med relativt stor fordonsbredd men utan särskilt stor maximilast, vid tillämpningen av en bestämmelse av föreslagen innebörd finna sig tvungen att övergå till en för hans behov oekonomisk modell. Även i andra fall skulle sannolikt fordonsägare, som ville säkerställa sig för att kunna använda ett fordon med en bredd överstigande 230 cm, finna sig tvungna att övergå till fordon med större totalvikt än vad de eljest hade användning för. Innan trafik med fordon av bredd upp till exempelvis 245 cm börjar bedrivas på en väg, måste vägens kapacitet ha anpassats därefter, eventuellt genom anläggande av mötesplatser eller genom breddning, och det synes mig då föga vunnit med att för en del av fordonsbeståndet föreskriva en viss mindre maximibredd. Det må erinras att en motsvarande differentiering mellan bussar, å ena sidan, för vilka medgavs en högsta fordonsbredd av 220 cm, och övriga bilar, för vilka gällde en maximibredd av 210 cm, å andra sidan, upphävdes år 1940. I enlighet härmed, och då maximibredden för omnibusar och lastbilar på skäl, som under utredningen anförts, synes böra ökas till 245 cm, har jag ansett detta mått böra generellt gälla för samtliga automobiler.

Med avseende å släpfordon synes mig samma skäl för enhetliga bestämmelser böra gälla, och har jag för den skull icke heller beträffande dem funnit anledning tillstyrka den differentiering mellan för personbefordran inrättad släpvagn, å ena sidan, och övriga fordon, å andra sidan, som av de sakkunniga föreslagits. Däremot skulle det ur trafiksäkerhetens synpunkt kunna övervägas att komplettera bestämmelserna om släpfordon som till-

kopplats automobil med en föreskrift, att bredden icke må överstiga det dragande fordonets bredd. Då emellertid ett dylikt stadgande kan tänkas komma att medföra vissa praktiska svårigheter, bland annat vid användningen av s. k. påhängsvagnar, synes frågan om lämpligheten därav böra hänskjutas till de sakkunniga.

Innan de av mig nu förordade författningsändringarna träda i kraft bör tillfälle ha beretts de för vägväsendet och trafiksäkerheten ansvariga myndigheterna att vidtaga nödiga åtgärder. Sålunda torde det inom flertalet län bliva erforderligt att beträffande större delen av vägnätet ompröva vägkapaciteten. Såsom jag förut framhållit är det därvid önskvärt, att det icke ställes alltför stora krav på en väg för att den skall få öppnas för trafik enligt de nya allmänna bestämmelserna. Den förbättring av trafikekonomien, som är motivet för dessa, kommer helt säkert att flerfaldigt uppväga de av den tyngre trafiken föranledda ökade vägkostnaderna. Till förberedelserna för övergången till denna tyngre trafik lärer vidare särskilt komma att höra anordnande i snabbast möjliga takt av mötesplatser samt förstärkning av ensstaka svagare broar och trummor på i övrigt tillräckligt bärkraftiga vägar. Tillräckligt rådrom i nu angivna hänseende torde lämnas, om författningsändringarna få träda i kraft den 1 januari 1947.

Jag hemställer nu, att Kungl. Maj:t måtte besluta

att inhämta riksdagens yttrande över ett i enlighet med vad jag förut anfört inom kommunikationsdepartementet utarbetat förslag till förordning om ändrad lydelse av 23 § 1 och 2 mom. vägtrafikstadgan.

Till denna av statsrådets övriga ledamöter biträdda hemställan behagar Hans Maj:t Konungen lämna bifall samt förordnar, att proposition av den lydelse bilaga till detta protokoll utvisar skall avlåtas till riksdagen.

Vid protokollet:

Fredric Hawerman.

L ä n	Total väglängd km	Väglängd i km med förhöjt hjultryck			
		2 500 kg	%	3 000 kg	%
Stockholms	3 160	850	27	750	24
Uppsala	2 060	550	27	—	—
Södermanlands	2 540	2 050	81	15	1
Östergötlands	4 240	2 600	61	825	19
Jönköpings.....	4 500	800	18	400	9
Kronobergs.....	3 660	400	11	275	8
Kalmar.....	3 590	900	25	—	—
Gotlands.....	1 450	1 450	100	—	—
Blekinge.....	1 460	80	5	100	7
Kristianstads	3 490	850	24	750	21
Malmöhus	3 960	—	—	3 950	100
Hallands.....	2 320	400	17	200	9
Göteborgs och Bohus	2 550	350	14	—	—
Älvsborgs.....	5 190	750	14	1 000	19
Skaraborgs.....	3 970	1 350	34	—	—
Värmlands	4 530	1 150	25	—	—
Örebro.....	2 380	600	25	—	—
Västmanlands.....	2 390	750	31	—	—
Kopparbergs	4 560	875	19	—	—
Gävleborgs.....	3 060	1 450	47	—	—
Västernorrlands	5 050	1 875	37	350	7
Jämtlands	4 550	1 450	32	—	—
Västerbottens	7 990	850	11	—	—
Norrbottens	7 070	225	3	—	—
Hela riket	89 720	22 605	25	8 615	10

Bilaga .

L ä n	Antalet i november 1945 i bilregister och beredskapsförteckning upptagna lastbilar med största hjultryck större än									
	2 000 kg		2 500 kg		3 000 kg		3 500 kg		4 000 kg	
	Antal	% ¹	Antal	% ¹	Antal	% ¹	Antal	% ¹	Antal	% ¹
A	2 269	30·2	605	8·0	93	1·2	15	0·2	—	—
B	1 167	39·2	258	8·7	35	1·2	4	0·1	1	0·0
C	521	43·3	180	15·0	33	2·7	3	0·2	—	—
D	737	45·2	178	10·9	19	1·2	5	0·3	—	—
E	1 115	44·8	277	11·1	42	1·7	3	0·1	—	—
F	857	50·8	240	14·2	50	3·0	10	0·6	—	—
G	518	52·5	180	18·3	44	4·5	6	0·6	—	—
H	723	41·6	167	9·6	26	1·5	4	0·2	—	—
I	221	43·7	40	7·9	10	2·0	3	0·6	—	—
K	438	43·3	93	9·2	18	1·8	5	0·5	—	—
L	833	37·7	271	12·3	41	1·9	3	0·1	—	—
M	1 529	28·9	351	6·6	55	1·0	12	0·2	1	0·0
N	484	36·3	93	7·0	18	1·3	6	0·4	—	—
O	1 197	26·7	267	6·0	46	1·0	7	0·2	1	0·0
P	1 022	39·9	207	8·1	47	1·8	3	0·1	—	—
R	796	47·1	202	12·0	49	2·9	11	0·7	—	—
S	890	53·9	244	14·8	44	2·7	6	0·4	—	—
T	911	47·4	266	13·8	51	2·7	6	0·3	—	—
U	691	48·0	169	11·7	29	2·0	3	0·2	1	0·1
W	1 029	54·0	402	21·1	94	4·9	17	0·9	—	—
X	962	47·9	372	18·5	79	3·9	—	—	—	—
Y	1 044	58·4	304	17·0	89	5·0	23	1·3	—	—
Z	505	54·5	133	14·3	43	4·6	18	1·9	2	0·2
AC	915	69·4	287	21·8	68	5·2	26	2·0	—	—
BD	1 089	71·9	392	25·9	91	6·0	30	2·0	1	0·1
Hela riket	22 463	41·8	6 178	11·5	1 214	2·3	229	0·4	7	0·0

¹ Av lastbilsbeståndet i länet, resp. riket.

L ä n	Antalet i november 1945 i bilregister och beredskapsförteckning upptagna bussar med största hjultryck större än									
	2 000 kg		2 500 kg		3 000 kg		3 500 kg		4 000 kg	
	Antal	% ¹	Antal	% ¹	Antal	% ¹	Antal	% ¹	Antal	% ¹
A	499	98·2	477	93·9	454	89·4	309	60·8	71	14·0
B	312	84·8	246	66·8	155	42·1	41	11·1	—	—
C	80	76·2	24	22·9	7	6·7	—	—	—	—
D	133	65·2	27	13·2	10	4·9	1	0·5	—	—
E	157	86·3	76	41·8	31	17·0	3	1·6	1	0·5
F	151	60·6	62	24·9	22	8·8	12	4·8	—	—
G	43	84·8	14	27·5	3	5·9	1	2·0	—	—
H	83	68·6	42	34·7	16	13·2	2	1·7	—	—
I	18	32·7	1	1·8	—	—	—	—	—	—
K	55	80·9	44	64·7	24	35·3	8	11·8	—	—
L	68	78·2	30	34·5	10	11·5	1	1·1	—	—
M	199	81·6	157	64·3	101	41·4	55	22·5	4	1·6
N	74	64·9	32	28·1	5	4·4	—	—	—	—
O	310	86·1	241	66·9	153	42·5	74	20·6	19	5·3
P	204	70·3	77	26·6	26	9·0	—	—	—	—
R	124	77·0	25	15·5	3	1·9	—	—	—	—
S	188	82·1	88	38·4	19	8·3	6	2·6	—	—
T	155	82·9	56	29·9	6	3·2	—	—	—	—
U	123	80·4	58	37·9	10	6·5	1	0·7	—	—
W	164	83·2	81	41·1	24	12·2	—	—	—	—
X	142	71·0	73	36·5	21	10·5	—	—	—	—
Y	196	81·7	97	40·4	22	9·2	—	—	—	—
Z	137	86·2	38	23·9	4	2·5	—	—	—	—
AC	171	79·2	36	16·7	2	0·9	—	—	—	—
BD	166	66·4	43	17·2	9	3·6	2	0·8	—	—
Hela riket	3 952	79·1	2 145	42·9	1 137	22·7	516	10·3	95	1·9

¹ Av bussbeståndet i länet, resp. riket.