

**Nr 27.**

Ankom till riksdagens kansli den 8 maj 1946 kl. 1 em.

*Utlåtande i anledning av dels Kungl. Maj:ts proposition med förslag till förordning om ändrad lydelse av 23 § 1 och 2 mom. vägtrafikstadgan den 23 oktober 1936 (nr 562), dels ock i ämnet väckta motioner.*

Genom en den 8 mars 1946 dagtecknad proposition, nr 203, vilken hänvisats till lagutskott och behandlats av andra lagutskottet, har Kungl. Maj:t, under åberopande av propositionen bilagt utdrag av statsrådsprotokollet över kommunikationsärenden, anhållit om riksdagens yttrande över följande förslag 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 1936<sup>1</sup> 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.

Utskottet har i samband med propositionen till behandling förehaft två i anledning av densamma väckta motioner, nr 278 i första kammaren av herr *Gränebo m. fl.* och nr 434 i andra kammaren av herr *Svensson i Vä m. fl.*

<sup>1</sup> Senaste lydelse av 23 § 2 mom., se 1940: 442.

I motionerna, vilka äro likalydande, har hemställts, att riksdagen måtte avslå förevarande proposition.

Beträffande de skäl, som utöver vad nedan anföres åberopats till stöd för det genom propositionen framlagda förslaget, ävensom i fråga om de skäl, som motionärerna andragit till stöd för sitt yrkande, får utskottet hänvisa till propositionen och motionerna.

### **Inledning.**

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.

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.

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.

### **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.

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.

### Trafikförfattningssakkunniga.

*Trafikförfattningssakkunniga* erinra till en början om, hurusom 1931 års väg- och brosakkunniga påvisat, att användande av större lastbilar kunde medföra avsevärda besparingar i fråga om driftskostnader. Visserligen funnes 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.

Under hänvisning till sammanställningarna påpeka de sakkunniga, att det för närvarande funnes 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 fulla 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 snart — 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 bli 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 en av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen i utlåtande den 30 juli 1945 till de sakkunniga återopad promemoria 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 bidra till framskapande av en ur trafikekonomisk synpunkt ändamålsenlig fordonspark. Då man hittills, utan att några olägenheter därav försports, 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 har 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 eftersträvansvärd. 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 upplåtna för lägre hjultryck, tåla trafikbelastningen vid ett hjultryck av 3 000 kg. Om det emellertid 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 Hagar dt, droskägaren Rapp och folkskolläraren Rimby.

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

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.

## 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.

### Trafikförfattningssakkunniga.

*Trafikförfattningssakkunniga* anföra 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 eftersträvasvärt, 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.

De sakkunniga framhålla vidare, att såsom framginge av en utredning, som åberopats av Sveriges automobilindustriförening i en skrivelse till de sakkunniga, vore 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 syntes särskilt önskvärt, att bredden anslötes 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 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.

### Departementschefen.

*Föredragande departementschefen, statsrådet Nilsson, har i propositionen anfört följande:*

»Generella bestämmelser om högsta medgivna hjultryck och bredd för automobiler med eller utan släpfordon återfinnas, såsom av det föregående fram-

går, 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 hjultrycket 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 järnvägs kommunikationerna 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 be-

dömningen 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 uppblötta, 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 fåla 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. Tillsvärdare 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 spørsmål, 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 före-

varande 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

vunnet 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 tillkopplats 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 trafikekonomin, 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 läser vidare särskilt komma att höra anordnande i snabbast möjliga takt av mötesplatser samt förstärkning av enstaka svagare broar och trummor på i övrigt tillräckligt bärkraftiga vägar. Tillräckligt rådrum i nu angivna hänseende torde lämnas, om författningsändringarna få träda i kraft den 1 januari 1947.»

### Utskottet.

De föreslagna ändringarna i 23 § vägtrafikstadgan innebära, att det generellt medgivna högsta hjultrycket för automobiler med två hjulaxlar höjes från 2 000 till 2 500 kg och att den generellt tillåtna högsta bredden å automobiler ökas från 220 till 245 cm.

En höjning av det generellt medgivna högsta hjultrycket är, som departementschefen framhållit, synnerligen önskvärd. Utvecklingen i fråga om lastbilar, släpvagnar och bussar har gått mot ett högre hjultryck, och ett sådant innebär ett förbilligande av transporterna. Möjlighet torde även föreligga för

en höjning av det högsta hjultryck, som är generellt medgivet. I den mån en väg, gata eller annan allmän plats icke kan tåla ett så högt hjultryck som generellt medgivits, äger jämlikt 12 § 1 mom. vägtrafikstadgan, då fråga är om trafik i stad, polismyndigheten i staden och i övriga fall länsstyrelsen utfärda behövlige föreskrifter. Att höja det generellt medgivna högsta hjultrycket över 2 500 kg kan utskottet emellertid icke anse tillrådligt. I fråga om hjultrycket tillstyrker utskottet därför propositionen.

För den föreslagna ökningen av den generellt medgivna största bredden å automobiler kunna liksom i fråga om höjningen av hjultrycket anföras vägande trafikekonomiska skäl. För en ökning av den största tillåtna bredden talar framför allt önskvärdheten att ansluta till amerikanska fordons typer och att skapa förutsättningar för en inhemsk produktion av ändamålsenliga tyngre fordon. I den mån särskilda trafikleder icke böra befaras med fordon med en bredd av upp till 245 cm, äger, likaledes enligt 12 § 1 mom. vägtrafikstadgan, vederbörande myndighet giva föreskrifter om inskränkningar i de eljest gällande reglerna. Utskottet tillstyrker därför propositionen även i den mån den gäller den största tillåtna bredden.

Utskottet vill emellertid betona, att de nya stadgandena om hjultryck och bredd icke få leda till en sänkning av trafiksäkerheten. Det är av vikt att undantagsbestämmelser enligt 12 § 1 mom. vägtrafikstadgan utfärdas i samtliga fall, då så är påfordrat, för att sedermera upphävas i den mån förbättring av vägarna sker. I vissa län torde dylika undantagsbestämmelser behöva utfärdas beträffande ett stort antal trafikleder.

De föreslagna ändringarna i vägtrafikstadgan föreslås skola träda i kraft den 1 januari 1947. Till denna tidpunkt kan icke någon mera omfattande förbättring av vägnätet medhinnas, och därför kunde en senare tidpunkt för ikraftträdandet varit lämpligare. Inom de närmaste åren torde emellertid nyanskaffning av automobiler komma att ske i mycket stor skala, och önskvärdheten av att erhålla en ur trafikekonomisk synpunkt så ändamålsenlig fordonspark som möjligt gör, att de föreslagna ändringarna i vägtrafikstadgan böra träda i kraft snarast möjligt. Av detta skäl anser sig utskottet böra tillstyrka propositionen även i fråga om tiden för ikraftträdandet. Då ändringarna träda i kraft redan den 1 januari 1947, måste trafikinskränkande bestämmelser utfärdas i större utsträckning än om ändringarna trätt i tillämpning senare.

Utskottet har icke något att erinra mot utformningen av de föreslagna författningsändringarna.

På grund av vad sålunda anförts får utskottet hemställa,

A. att riksdagen måtte i skrivelse till Kungl. Maj:t anmäla, att riksdagen icke funnit skäl att i anslutning till det vid propositionen nr 203 fogade förslaget till förordning om ändrad lydelse av 23 § 1 och 2 mom. vägtrafikstadgan den 23 oktober 1936 (nr 562) göra andra uttalanden än utskottet i förevarande utlåtande upptagit; samt



B. att motionerna I: 278 och II :434 måtte anses besvarade genom vad utskottet ovan anfört.

Stockholm den 7 maj 1946.

På andra lagutskottets vägnar:

ÅKE HOLMBÄCK.

Vid ärendets behandling ha närvarit

från första kammaren: herrar *Holmbäck, Linder, Forslund, Hage, fröken Andersson, herrar Nils Elowsson, Hallagård och Carl Eric Ericsson;*

från andra kammaren: herrar *Olovson* i Västerås, *Hellbacken\**, *Hermansson*, fru *Johansson*, herrar *Larsson* i Östersund, *Osterman, Andersson* i Gisselås och *Carlsson* i Bakeröd.

\* Ej närvarande vid utlåtandets justering.

### Reservation

av herrar *Hallagård, Olovson* i Västerås, *Andersson* i Gisselås och *Carlsson* i Bakeröd, vilka ansett, att utskottets utlåtande bort ha följande lydelse:

De föreslagna ändringarna — — — (lika med utskottet) — — — från 220 till 245 cm.

En höjning av det generellt medgivna högsta hjultrycket torde kunna anses vara önskvärd, då större lastkapacitet kan antagas medföra ett bättre ekonomiskt utbyte av trafiken. Med hänsyn till att vägarna och de till vägarna hörande broarna i stora delar av landet icke ha den bärighet, som erfordras för att tåla högre hjultryck än det nu generellt medgivna, måste likväl ett genomförande nu av den föreslagna ändringen vara ägnat att ingiva vissa betänkligheter. Då det emellertid torde kunna förväntas att länsstyrelserna utfärda nödiga föreskrifter till förhindrande av att vägar och broar med för ringa bärighet utsättas för högre hjultryck än det nu generellt medgivna, har utskottet funnit sig kunna tillstyrka propositionen i denna del.

En ökning av den generellt medgivna största bredden å automobiler kan utskottet icke finna tillräddig. Med undantag av de stora huvudvägarna ha vägarna i landet en så ringa bredd, att två automobiler icke utan risk kunna mötas, om samtidigt annan trafikant, gående eller cyklande, befinner sig där mötet äger rum. Många vägar, som nu allmänt trafikeras med automobiler, äro för övrigt så smala att möte mellan gående eller cyklande trafikant och automobil många gånger är förenat med uppenbar fara. En ökning av bred-

den med 25 cm skulle vid möte mellan två automobiler innebära, att den för cyklande eller gående nu fria delen av vägbanan minskades med en halv meter, vilket beträffande många vägar skulle vara detsamma som att det icke bleve något utrymme kvar för de senare. Att en sådan trängsel skulle i hög grad minska trafiksäkerheten torde få anses vara självklart. Enligt utskottets mening bör en ökning av den generellt medgivna största bredden på automobiler icke medgivas förrän vägarna i större utsträckning än hittills utbyggs till sådan bredd, att ökningen kan medgivas utan uppenbar risk för att trafiken på landsvägarna skall komma att kräva flera offer än vad den redan nu gör. Utskottet avstyrker alltså propositionen i denna del.

Utskottet, som icke har något att erinra mot utformningen av den av utskottet tillstyrkta författningsändringen, finner heller icke anledning till erinran mot att ifrågavarande författningsändring träder i kraft den 1 januari 1947.

På grund av vad sålunda anförts får utskottet hemställa,

A. att riksdagen måtte i skrivelse till Kungl. Maj:t anmäla, att riksdagen icke funnit skäl att i anslutning till det vid propositionen nr 203 fogade förslaget till förordning om ändrad lydelse av 23 § 1 och 2 mom. vägtrafikstadgan den 23 oktober 1936 (nr 562) göra andra erinringar eller uttalanden än utskottet i förevarande utlåtande upptagit; samt

B. att motionerna I: 278 och II: 434 måtte anses besvarade genom vad utskottet ovan anført.