

Nr 424.

Av herr Widén m. fl., i anledning av Kungl. Maj:ts proposition, nr 30, med förslag till vägtrafikförordning m. m.

I den av Kungl. Maj:t framlagda propositionen nr 30 med förslag till ny vägtrafikförordning föreslås i § 54 förbud för motordrivet fordon att framföras på allmän väg, gata eller annan plats, då den vikt, som uppbäres av någon hjulaxel, överstiger 6 ton.

Detta skulle innebära, att en numera rätt allmänt förekommande lastbilstyp för dieseldrift, av såväl Scania-Vabis- som Volvo-fabrikens tillverkning, ej skulle få utnyttjas intill den maximala belastning, som ifrågasättande vagn typ godkänts för vid besiktning. På grund av de svenska lastbilarnas kraftigare konstruktion och dieselmotorernas tyngre vikt — övergång till dieseldrift är ju en för statsmakterna önskvärd utveckling — är tjänstevikten för en sådan lastbil med enkel bakaxel omkring 4,5 ton, och med en godkänd maximal belastning på omkring 5,5 ton ligger totalvikten på omkring 10 ton.

För en lastbilsägare är det givetvis önskvärt att få befrakta största möjliga godsmängd. Som det finnes importerade diesellastbilar med en tjänstevikt på omkring 2,8 ton och godkänd maximal belastning på omkring 5,5 ton, skulle många lastbilsägare frestas att tillägna sig en sådan importerad diesellastbil av vekare konstruktion, varmed han dock äger laglig rätt befrakta den önskvärda högre godsmängden. En sådan utveckling kan ej vara ur nationalekonomisk synpunkt önskvärd.

Skälet varför axeltrycket maximerats till 6 ton är brobeståndet. Man kan dock på goda grunder fråga sig, om icke säkerhetsmarginalen härvidlag ligger alltför högt. Beräkningarna härför äro oss ej fullt kända, men skulle det vara samma förhållande som beträffande pålning av betongfundament, där 5-faldig säkerhet påbjudes, vilket Sverige torde vara ensamt om, så torde här, utan trafiksäkerhetens åsidosättande, kunna prutas. Vid beräkning av en bro maximala belastning räknar man med de mest exceptionella fall, såsom att flera lastbilar, alla med maximal belastning, följa tätt efter varandra, och dessa samtidigt på en bro möta en fil med likartade fordon med maximal belastning. Genom att förbjuda möte på bro eller påbjuda ett visst avstånd mellan fordon, eller håde ock, skulle nog väsentligt högre axeltryck kunna accepteras.

En höjning av axeltrycket från nuvarande 5 till 6 ton beräknas enligt utredningen giva en nationalvinst på 100 milj. kr. per år. En ytterligare höjning till förslagsvis 7 tons axeltryck, för vilket beräknat axeltryck de allmänna vägarna numera byggas, skulle giva ytterligare 100 milj. kr. i nationalvinst per år. För den summan skulle man, om så verkligen skulle

vara av nöden, kunna ombygga ca 500 broar per år, enligt kostnaderna för de under fjolåret ombyggda broarna.

Enligt 1949 års konvention äga utländska lastbilsägare framföra sina lastbilar här i landet med 8 tons axeltryck. Allmänt känt är Göteborgs-fallet, då ett svenskt åkeri nekades dispens att i enlighet med konventionen få utföra en tyngre befraktning till utlandet. Ett danskt åkeri åtog sig transporten och ägde i enlighet med konventionen framföra sina lastbilar inom vårt land med 8 tons axeltryck.

Förhållandet i dag är, att lastbilar rätt allmänt framföras med högre axeltryck än gällande författning tillåter. Inga befarade olyckor ha hänt, men en rätt avsevärd nationalvinst har gjorts. Genom att lokala myndigheter antingen beviljat generell dispens för viss väg eller ock för visst fordon, hava polismyndigheterna »sett genom fingrarna» med även sådana fall, där dispens ej förelegat, och mera sällan har ett för högt axeltryck beivrats. För övre Norrlands kustväg lär generell dispens för ett högsta hjultryck av 3,5 ton = 7 tons axeltryck hava meddelats.

Enligt de i den föreslagna lagen utformade straffbestämmelserna kommer även lastbilens ägare att vid framförande av lastbil med högre axeltryck än förordningen medgiver kunna åtalas. Den risken vilja nog de flesta lastbilsägare ej ikläda sig, utan man kommer att påbjuda chauffören att taga den lägre last, som förordningen medgiver, eller kommer man att förvärva sig en lastbil av utländskt märke, som medgiver den högre maximala belastning, som vagnen besiktigats för, utan att vägtrafikförordningen överskrides.

Den tingens ordning, att de lokala myndigheterna i fortsättningen skola äga att bevilja dispens för högre axeltryck än gällande förordning föreskriver, kan väl knappast vara att rekommendera. Det riktiga härvidlag är väl att maximala axeltrycket sättes så högt, att dispens för högre axeltryck ej bör förekomma, men att de lokala myndigheterna, liksom nu, äga att utfärda undantagsbestämmelser för ett lägre maximalt axeltryck än vad förordningen föreskriver, för sådana vägar, som uppenbarligen ej medgiva detta.

Även om man helst skulle se att den nya vägtrafikförordningen på detta område komme att sammanfalla med 1949 års konvention, vilja vi med hänsyn till bestämmelserna för vägbyggandet ej sträcka oss längre än att hemställa,

att riksdagen måtte besluta, att § 54 i vägtrafikförordningsförslaget utformas så, att förbud för motordrivet fordon att framföras på allmän väg, gata eller annan allmän plats föreligger, då den vikt, som uppbäres av någon hjulaxel, överstiger 7 ton.

Stockholm i februari 1951.

A. Widén.

Gösta Åqvist.

Erik Rosén.