

## Nr 303.

Av herr **Helding m. fl.**, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition med förslag till vägtrafikförordning m. m.

Jämlikt 23 § 1 mom. vägtrafikstadgan i dess lydelse enligt förordning den 28 juni 1946, nr 333, får bil ej framföras på allmän väg, gata eller annan allmän plats, då den tyngd, som uppbäres av det mest belastade hjulet, överstiger 2 500 kg för bil med två hjulaxlar och 2 000 kg för bil med flera hjulaxlar.

1944 års vägtrafikförfattningssakkunniga upptogo i sitt förslag följande bestämmelser:

Motordrivet fordon eller fordon, som kopplats till sådant fordon, må icke föras på allmän väg, gata eller annan allmän plats, då den vikt, som uppbäres av någon av fordonets hjulaxlar, överstiger 5 000 kg eller, om fordonet är försett med flera än två hjulaxlar, 4 000 kg, eller då den sammanlagda vikt, som uppbäres av två på mindre inbördes avstånd än 250 cm belägna axlar på fordonet eller fordonen, överstiger 7 000 kg.

I 1949 års internationella konvention, som behandlades vid FN:s Europakommission i Genève, har den högsta tillåtna vikten bestämts till 8,0 ton på den mest belastade axeln och 14,5 ton sammanlagt på två axlar med inbördes avstånd uppgående till 1 m men understigande 2 m. I övrigt föreskriver konventionen, att fordons eller fordonskombinations bruttovikt skall få uppgå till 15,0 ton, då avståndet mellan fordonets eller kombinationens första och sista axel uppgår till 2 m men understiger 3 m, till 16,25 ton, då nämnda avstånd uppgår till 3 m men understiger 4 m, och så vidare — med tillägg av 1,25 ton för varje meter — till och med 36.25 ton, då avståndet uppgår till 19 men understiger 20 m.

Inom kommunikationsdepartementet undersöktes hösten 1949, huruvida det vore möjligt att — med tillämpning av liknande metod som i 1949 års konvention — lösa spörsmålet om axeltrycks- och bruttoviktsbestämmelserna på ett sätt, som tillbörligen tillgodosåge såväl intresset av framkomlighet för den tunga trafiken på vägarna som behovet av vägars och broars säkerhet och bestånd. I sådant syfte utarbetades tre alternativa utkast till författningstext.

Den nu framlagda propositionen innehåller i berörda hänseende följande förslag till bestämmelser (4 kap. 54 §), vilket överensstämmer med det inom kommunikationsdepartementet upprättade alternativet C:

»1 mom. Motordrivet fordon eller därtill kopplat fordon får icke föras på allmän väg, gata eller annan plats:

- a) då den vikt, som uppbäres av någon hjulaxel, överstiger 6,0 ton;
- b) då den sammanlagda vikt, som uppbäres av två på mindre inbördes avstånd än 2 m belägna hjulaxlar på fordonet eller fordonståget, överstiger 8,0 ton;
- c) då fordonets eller fordonstågets bruttovikt överstiger, vid ett avstånd mellan fordonets eller fordonstågets första och sista hjulaxel uppgående till

mindre än 2 m	8,00 ton	11 men ej	12 m	19,75 ton
2 men ej 3	» 8,50	» 12	» 13	» 21,00
3 » » 4	» 9,75	» 13	» 14	» 22,25
4 » » 5	» 11,00	» 14	» 15	» 23,50
5 » » 6	» 12,25	» 15	» 16	» 24,75
6 » » 7	» 13,50	» 16	» 17	» 26,00
7 » » 8	» 14,75	» 17	» 18	» 27,25
8 » » 9	» 16,00	» 18	» 19	» 28,50
9 » » 10	» 17,25	» 19	» 20	» 29,75
10 » » 11	» 18,50	» 20	» 21	» 31,00
		21	» 22	» 32,25

d) då luftövertrycket i hjulringarna överstiger 6 kg per cm<sup>2</sup>.

Är motordrivet fordon eller därtill kopplat fordon försett med band eller medar, får fordonet icke föras på allmän väg, gata eller annan plats, då fordonets bruttovikt överstiger 12,0 ton. Vad nu sagts skall dock för medfordon gälla allenast vid färd över bro.»

I sitt remissyttrande beträffande kommunikationsdepartementets alternativ C med bestämmelser beträffande fordonsvikter m. m., vilket alternativ legat till grund för den nu föreliggande propositionens förslag, anförde Svenska vägföreningen — efter samråd med Sveriges industriförbunds trafikavdelning, Sveriges lantbruksförbund och Skogsbrukets motortransportkommitté förutom med Vägföreningens medlemsorganisationer, varibland må nämnas Gummiringsföreningen och Goodyear fabriks AB., Kungl. automobil klubben, Motormännens riksförbund, Svenska lasttrafikbilägareförbundet, Svenska mejeriernas riksförening, Svenska omnibusägareförbundet och Sveriges automobilindustriförening — såsom remissinstans på vägtrafikanternas vägnar bl. a. följande:

Vägföreningen hälsar med tillfredsställelse det initiativ, som från kommunikationsdepartementets sida tagits för att söka bringa den blivande svenska vägtrafikstadgans konstruktion i närmare överensstämmelse med den internationella vägtrafikkonventionen. För landet i dess helhet och dess näringsliv måste det vara synnerligen angeläget att så sker vid snarast möjliga tidpunkt, allra helst som de berörda internationella bestämmelserna måste anses som minimibestämmelser, framkomna efter kompromisser. I ett stort antal länder i Europa tillämpas för närvarande viktbestämmelser, som vida överstiga de nu antagna, varför det kan förväntas att vägtrafikkonventionen icke alltför länge kommer att bli kvar vid nuvarande status.

En eftersläpning på detta område skulle allvarligt försämra landets konkurrenskraft genom att dess näringsliv icke, liksom i de flesta andra län-

der, skulle kunna utnyttja de rationaliseringsmöjligheter som tekniken på landsvägsfordonens område i dag och i framtiden möjliggör.

Inom landet ha fördelarna för en god transportekonomi av tyngre fordonsenheter tydligt avspeglat sig på olika sätt. Främst kan nämnas, att antalet lastbilar, lastande över 3 resp. 4 ton, vuxit starkt i antal under senare år.

*Antal lastbilar, lastande över 3 resp. 4 ton, i procent av totala antalet med en maximilast överstigande 1 000 kg.*

	Lastförmåga	
	> 3 ton %	> 4 ton %
1/1 1939	37	5
1/1 1945	51	13
1/1 1947	67	17
1/1 1948	70	26
1/1 1949	71	32
1/1 1950	76	42

---

Axeltryck	> 4,5 à 5 ton	> 5,5 à 6 ton
-----------	---------------	---------------

I tabellen ha vid procentberäkningen sålunda frånräknats skåpbilar med en last under 1 000 kg, då dessa icke i egentlig mening äro lastbilar utan ombyggnader på personbilschassier. Den största ökningen av lastbilsparken hänföres till fordon lastande över 4 ton, som under tiden 1939—1950 ökats med 740 % och under tiden 1947—1950 med ca 150 %. För att dessa fordon, som nu utgöra 42 % av den egentliga lastbilsparken, skola kunna utnyttjas, erfordras ett axeltryck av lägst 6 ton.

Vidare må anföras, att myndigheterna under de kritiska åren sedan 1939 medverkat till att utnyttja fordonsparken på möjligast rationella och ekonomiska sätt genom att medgiva överskridande av gällande hjultrycksbestämmelser för transport av olika produkter, exempelvis brännved och mjölk eller mjölkprodukter. Sålunda gäller f. n. att maximilasten vid transport av de senare produkterna under vissa villkor får överskridas med 20 %.

Utformningen av bestämmelserna rörande axeltryck m. m. i den svenska förordningen kommer att få den allra största betydelse för landets vägtransportekonomi. Att låsa fast utvecklingen vid ett för lågt tilltaget värde på viktbestämmelserna kommer att betyda en oekonomisk snedvridning av fordonsparken med felinvesteringar i olämpliga fordonstyper och ett betungande av samhällsekonomin som följd.

Relativt sett höga generella viktbestämmelser för fordonen komma visserligen med det i landet förefintliga väg- och brobeståndet att nödvändiggöra inskränkande särbestämmelser för en del av vägnätet. Det bör emellertid bemärkas, att dessa inskränkningar ofta drabba vägar och broar med låg trafikintensitet.

Vägföreningen vill i detta sammanhang understryka utvägen att avsevärt minska påkänningarna på en del broar genom att minska brobredden till att medgiva endast en fordonsfil. Väg- och vattenbyggnadsverket har i en del fall använt denna metod, men enligt Vägföreningens uppfattning

borde förfaringsättet kunna tillämpas i *betydligt* större utsträckning. Trafiken tar hellre besväret av en något försvårad framkomlighet än ingen framkomlighet alls.

Om antalet broar, som icke kunna passeras av fordon enligt de blivande förordningarnas föreskrifter, skulle öka med t. ex. 5 eller 10 %, är det av ringa betydelse i jämförelse med den lastökning, som kan ifrågakomma för fordonen på vägnätet i övrigt. En ökning av axeltrycket från 5 till 6 ton kommer att betyda en lastökning av mellan 20 och 40 %, i vissa fall ända upp till 50 %. Då elasticiteten i fordonens lastförmåga i allmänhet är stor, kommer det att betyda, att en marginallast för mycket ringa kostnad kan framföras. Med utgångspunkt från lastbilarnas trafikarbete, som för ett år har beräknats till 700—800 milj. kr., kan den ekonomiska vinsten av en höjning av axeltrycket från 5—6 ton uppskattas till storleksordningen upp emot 100 milj. kr. per år.

En viss ökning av vägunderhållskostnaderna kan i detta sammanhang förväntas, men med kännedom om dessa kostnaders totalvärde kan ökningen för vägunderhållets rörliga del icke uppskattas till mera än storleksordningen några miljoner kronor.

Under hänvisning till vad Svenska vägföreningen anfört angående den ekonomiska betydelsen för landets vägtransportväsende av att de blivande bestämmelserna rörande axeltryck och bruttovikt för motordrivna fordon i största möjliga utsträckning anpassas efter den hösten 1949 antagna internationella vägtrafikkonventionen, förordade Vägföreningen, att stadgandena principiellt och oberoende av vilket alternativ som slutgiltigt fastställes skulle givas en sådan utformning, att de olika ingående momenten, som reglera axeltryck, boggietryck och totalvikter, samtliga skulle bringas i relation till motsvarande internationella bestämmelser.

Föreningen ansåg sig, under hänvisning till den internationella vägtrafikkonventionens minimibestämmelser, som ett minimikrav och ett provisorium böra hemställa om antagandet av alternativ C i utkastet i vad gäller axeltrycket 6,0 ton. Beträffande momenten b) och c) borde dessa utformas så att bestämmelsen komme att lyda:

Motordrivet fordon och därtill kopplat fordon får icke föras på allmän väg, gata eller annan allmän plats:

- a) då den vikt, som uppbäres av någon hjulaxel, överstiger 6 ton;
- b) då den sammanlagda vikt, som uppbäres av två på mindre inbördes avstånd än 2 m belägna hjulaxlar på fordonet eller fordonståget, överstiger 10,5 ton;
- c) då fordonets eller fordonstågets bruttovikt överstiger, vid mindre avstånd än 2 m mellan fordonets eller fordonstågets första och sista axel, 10,5 ton samt vid större avstånd 11 ton med tillägg av 125 kg för varje full dm, varmed avståndet mellan sagda axlar överstiger 2 m.

I sitt ställningstagande till utformningen av propositionens bestämmelser har departementschefen anfört, att han i likhet med Vägföreningen ansett att en grundregel, vilken i början av sin tillämplighetstid förutsätter ett ökat antal restriktioner, som emellertid undan för undan bortfalla, vara

att föredraga framför en regel, som visserligen motsvarar dagens läge men inom några få år blir föråldrad på grund av vägars och broars fortskridande utveckling.

Detta har lett till ett förordande av axeltrycket 6 ton för en tvåaxlig bil. Vid bedömandet av boggietrycket för bl. a. en treaxlig bil har departementschefen emellertid föreskrivit ett högsta tillåtet boggietryck av 8,0 ton enligt propositionens kommentar i syfte att undvika ofördelaktig viktkoncentration.

Såsom redan nämnts har i 1949 års konvention förhållandet mellan axeltryck och boggietryck bestämts till 8,0 : 14,50 vid axelavstånd intill 2 m. Vägföreningen har föreslagit en liknande relation eller 6,0 : 10,5, medan nuvarande vägtrafikstadga innehåller proportionen 5,0 : 8,0.

Kvarhålles boggievikten enligt propositionen vid 8 ton när axeltrycket höjes till 6 ton kommer detta att medföra den icke önskvärda effekten att fordonsparken snedvrides med en onormal överbetoning av de tvåaxliga lastbilarnas antal. För näringslivets och särskilt skogsbrukets del kommer det att visa sig synnerligen olyckligt att anskaffningen av treaxliga dragfordon och boggiesemitrailers försvåras. Utvecklingen i Amerika pekar tydligt hän mot boggiefordonen såsom de mest ekonomiska och ur skilda synpunkter mest ändamålsenliga.

Vid ett bedömande av sambandet mellan axeltrycket 6 ton och boggietrycket borde större hänsyn ha tagits till de faktiska förhållanden som för närvarande gälla. I samtliga län, där en väg enligt länskungörelse nu tillåtes för trafik med tvåaxligt fordon med 3 tons hjultryck (6 tons axeltryck), tillåtes — utom i Norrbottens län — nämligen samtidigt treaxligt fordon med minst 2,5 tons hjultryck (10 tons boggietryck), vilket ytterligare belyses av nedanstående tabell.

#### Tillåten boggiebelastning.

Län	vid tillåtet	
	hjultryck av 3 ton =	axeltryck 6 ton
	hjultryck 2,5 ton	boggietryck 10 ton
B	2,5	10
C	2,5	10
D	3,0—2,5	12—10
E	2,5	10
F	2,5	10
G	2,5	10
H	2,5	10
I*)	—	—
K	2,5	10

\*) I Gotlands län är största tillåtna hjultryck f. n. 2,5 ton.

Län	vid tillåtet	
	hjultryck av 3 ton =	axeltryck 6 ton
L	hjultryck 2,5 ton	boggietryck 10 ton
M	3,0	12
N	2,5	10
O	2,5	10
P	2,5	10
R	3,0	12
S	2,5	10
T	2,5	10
U	2,5	10
W	2,5	10
X	2,5	10
Y	2,5	10
Z	2,5	10
AC	2,5	10
BD	2,0	8

De vägar, där dessa bestämmelser i dag tillämpas, utgöra ca 70 % av huvudvägnätet. Detta utgör visserligen endast omkring 1/3 av landets allmänna vägar enligt nedanstående sammanställning:

	Längd	Antagen relativ trafikintensitet	Produkt
Bygde- och ödebygdsvägar . . . . .	65 800 km	1	65 800
Länshuvudvägar . . . . .	19 800 km	5	99 000
Rikshuvudvägar . . . . .	4 400 km	20	88 000
Summa	90 000 km		252 800

men antages en relativ trafikintensitet enligt tabellen erhålles av en jämförelse mellan produkterna att ca 75 % av landets totala trafikflöde framgår på huvudvägarna. Utan att göra anspråk på att vara helt rätt torde metoden med angivande av en antagen relativ trafikintensitet giva en godtagbar bild av de rådande förhållandena.

Enligt beräkningsmetoden skulle alltså  $(75 \cdot 0,70) = 53 \%$ , dvs. mer än hälften, av trafikflödet i dag framgå på vägar med ett tillåtet boggietryck om 10 ton jämsides med 6 tons axeltryck. Detta nuvarande förhållande mellan boggietryck och axeltryck är avsevärt fördelaktigare för vägtrafiken än propositionens nu framlagda förslag.

De i vägtrafikförordningen intagna bestämmelserna om fordonsvikter m. m. avses såsom en norm, vilken kan komma att frångås av länsstyrelserna såväl när vägar och broar icke tåla de angivna vikterna som när vägförhållandena kunna medgiva högre laster. Det är icke minst ur psykologisk

synpunkt av betydelse att denna norm sättes tillräckligt högt, då de negativa synpunkterna alltid göra sig påminda och automatiskt föranleda nedklassning av vägar medan de positiva synpunkterna ofta äro mera snålt företrädda.

I fråga om axeltrycket har departementschefen uttalat den här tidigare refererade synpunkten, att en grundregel med restriktioner som undan för undan bortfalla är att föredraga framför en regel, som inom några få år blir föråldrad efter vägars och broars ombyggnad. Samma skäl tala för ett högsta tillåtet boggietryck av lägst 10 ton.

*Bruttovikten* varierar enligt de internationella bestämmelserna med axelavståndet i intervaller på en meter. Vid de relativt höga totalvikter det i denna stadga är fråga om kan detta förhållande vara till fyllest.

Någon totalviktsbestämmelse — som ur brosynpunkt synes vara lämplig att genomföra — har hittills icke tillämpats inom landet. Vid ett införande av bestämmelserna i propositionen med de relativt låga värden, som här ifrågakomma, kommer den att hårt drabba fordon med axelavstånd nära men något under ett helt meteravstånd. Av denna orsak bör bruttovikten variera med axelavståndet per dm.

Detta innebär icke någon högre belastning eller svårighet i övrigt vid tillämpningen utan endast att tabellen över bruttoviktens beroende av axelavstånden göres utförligare och mera ansluter sig till den kurva, efter vilken den varierar. Starka praktiska skäl tala för en sådan anpassning.

Vad slutligen angår bestämmelser för *luftövertrycket i hjulringarna* synes en sådan bestämmelse icke vara erforderlig.

För närvarande är ringtrycket i övervägande antal fall lägre än  $6 \text{ kg/cm}^2$ , men för vissa speciella förhållanden finnas ringkonstruktioner som kräva högre lufttryck. Dessa synas vara erforderliga för sitt ändamål, speciellt inom skogsbruket, och att förbjuda sådana specialringar skulle menligt hämma teknikens utveckling inom dessa områden. Då några närmare undersökningar icke synas ha utförts för att precisera det angivna gränsvärdet —  $6 \text{ kg/cm}^2$  — utöver en inventering av nu förekommande ringtyper och då någon liknande bestämmelse beträffande ringtrycket icke antagits i de internationella stadgandena, bör för närvarande icke någon bestämmelse om maximerat lufttryck i hjulringar införas.

Ytterligare må slutligen några rent praktiska svårigheter vid mätningen av luftövertryck i hjulringar antecknas. Skillnaden i luftövertrycket är nämligen mycket stor, om det mätes vid ett fordons start en varm sommar-dag eller om det bestämmes fem timmar senare efter 25 miles körning i  $30^\circ$  värme. Vidare äro mätinstrumenten på bensinstationer och serviceanläggningar, lika väl som transportabla småinstrument, icke av någon större exakthet, varför bestämningar exempelvis vid flygande besiktningar sannolikt icke kunna tillmätas större värde.

Under återopande av det anförda få vi hemställa,

att riksdagen måtte uttala sig för att bestämmelserna beträffande fordonsvikter m. m. enligt vägtrafikförordningens 4 kap., 54 §, 1 mom. måtte utformas så

att punkt b) medger en boggievikt av 10 ton,

att punkt c) maximerar bruttovikten för fordonen enligt följande

axelavstånd	bruttovikt
mindre än 2,0 m	högst 10 000 kg
2,0 men ej 2,1 m	» 10 500 »
2,1 » » 2,2 m	» 10 625 »
2,2 » » 2,3 m	» 10 750 »

osv. i tabellform med ett tillägg av 125 kg för varje full dm:s ökning av axelavstånden, samt

att bestämmelsen i punkt d) rörande luftövertryck i hjulringar utgår.

Stockholm den 14 februari 1951.

*Arthur Heiding.*

*Lars E. Andersson.*

*Jon. N. Jonsson.*

*Hjalmar Nilsson*  
i Alnarp.

*Alfr. Nilsson*  
i Steneberg.

*Fritiof Domö.*

*Karl H. Andersson.*