

## Nr 622

Av herr **Asp m. fl.**, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition, nr 172, med förslag till förordning om ändring i vägtrafikförordningen den 28 september 1951 (nr 648).

I proposition nr 172 till årets riksdag har Kungl. Maj:t bl. a. föreslagit, att 57 § i vägtrafikförordningen skall erhålla ett tillägg av i huvudsak följande lydelse. Finner polisman, att å fordon tagits så stor last eller sådant antal passagerare, att den för fordonet fastställda maximilasten eller det för fordonet tillåtna högsta axeltrycket överskridits, äger han, därest fortsatt färd med fordonet icke kan äga rum utan fara eller olägenhet, förbjuda fortsatt färd, så ock, därest förbudet icke efterkommes, hindra färden. Har maximilasten överskridits med mer än 20 procent eller axeltrycket med mer än 10 procent, åligger det polismannen att vidtaga motsvarande åtgärd, om ej särskilda skäl till annat föranleder.

Vi har i princip intet att erinra mot att bestämmelser utfärdas rörande överskridande av maximilast och högsta axeltryck för fordon samt för att stärka efterlevnaden av de föreskrifter, som anses erforderliga. Maximilast- och axeltrycksfrågorna är emellertid av en sådan stor betydelse för vår transportapparat — och därigenom för vår samhällsekonomi — att det hade varit önskvärt med mera ingående undersökningar av vissa för lösandet av ifrågavarande problem grundläggande frågor innan området gjordes till föremål för en relativt preciserad lagstiftning. Som en följd av det nu anförda borde vi yrka på att det av Kungl. Maj:t föreslagna tillägget till 57 § 1 mom. vägtrafikförordningen skall utgå i avvaktan på att resultat föreligger av de ytterligare undersökningar m. m., som vi anser erforderliga. Av flera anledningar har vi emellertid funnit oss böra begränsa vårt yrkande till att avse dels en mindre ändring av de högsta gränser, vartill maximilast och axeltryck må överskridas utan skyldighet för polisman att förbjuda fortsatt färd, dels ett tillägg av den innebörden, att bestämmelserna i 57 § 1 mom. andra stycket skall träda i kraft först sedan Kungl. Maj:t därom särskilt förordnat. Genom sistnämnda stadgande bör det enligt vår mening bli möjligt att samordna ikraftträdandet av vissa åtgärder, som vi anser erforderliga, med förevarande ändring i vägtrafikförordningen.

För att närmare belysa de synpunkter på förevarande frågor, som vi har, vill vi anföra följande.

### *Fordonens lastförmåga m. m.*

Ett fordon, som är överbelastat, kan utgöra en fara för trafiksäkerheten. Där- om råder ingen tvekan. Svårigheten är att bestämma den gräns vid vilken över-

belastning med trafikfara som följd inträffar. Våra moderna bilar är utrustade med bromsar, axlar, fjädrar m. m., som fyller avsevärt högre krav än man vanligen räknar med. Denna överdimensionering är särskilt markant för svensktillverkade bilar, vilka utomlands regelmässigt tillåtes transportera högre maximilast än i Sverige. Man kan tryggt påstå, att flertalet fordon kan lasta icke betydligt mer än tillverkaren garanterat utan att sådan överbelastning inträffar, som äventyrar trafiksäkerheten. Med hänsyn till det anförda anser vi det möjligt att höja de i propositionen angivna övre gränserna för överskridande av maximilast och axeltryck från föreslagna 20 resp. 10 procent till 30 resp. 20 procent.

Förevarande fråga kompliceras därav att en betydande del av bilarna i yrkesmässig trafik har nedklassad totalvikt, dvs. de har vid det s. k. godkännandeförfarandet enligt 25 § Kungl. Maj:ts förordning angående yrkesmässig automobiltrafik m. m. åsatts en — många gånger väsentligt — lägre totalvikt än den för ifrågavarande fordonstyp avsedda. Detta i sin tur medför, att maximilasten enligt besiktningsinstrumentet kan vara upptagen till ett betydligt lägre belopp än det för vilket fordonets bromsar, fjädrar och axlar m. m. är dimensionerade. Statens biltrafiknämnd har i skrivelse till Konungen den 9 februari 1950 framlagt förslag om åtgärder för att åstadkomma rättelse i dessa förhållanden. Förslaget har ännu icke föranlett någon Kungl. Maj:ts åtgärd. Vi anser det nödvändigt att åtgärder i syfte att åvägbringa enhetlighet vid fastställande av fordons totalvikt vidtages innan det föreslagna tillägget till 57 § 1 mom. vägtrafikförordningen träder i kraft. Det torde vara uppenbart, att först om den för fordonets grundtyp beräknade maximilasten överskrides kan vådor ur trafiksäkerhetssynpunkt uppkomma. En tillämpning av det föreslagna tillägget av 57 § 1 mom. vägtrafikförordningen utan att enhetlighet vid fastställande av fordons totalvikt uppnåtts, kommer att medföra en mycket otillfredsställande ordning inom förevarande område.

### *Vägarnas bärighet m. m.*

De svenska normerna för tillåtet axeltryck m. m. — axeltrycket är 6 ton, boggietrycket är 8 ton på bygdevägar och 10 ton på riks- och länshuvudvägar — tillhör de lägsta i Europa. Belgien och Frankrike har 13 tons axeltryck, England, Schweiz och Tyskland har ca 10 ton. Inom flera områden av Sverige är det emellertid tillåtet att hålla högre axeltryck än normerna förutsätter. Ett antal länsstyrelser har nämligen med stöd av bestämmelserna i 61 § vägtrafikförordningen medgivit 7 tons axeltryck på riksvägarna och praktiskt taget alla länshuvudvägar inom vederbörande län. I något fall har länsstyrelse meddelat beslut om höjning av tillåtna axeltrycket till 8 ton på rikshuvudväg. Såvitt bekant är pågår inom såväl Kungl. Maj:ts kansli som väg- och vattenbyggnadsstyrelsen och vissa länsstyrelser arbete med att överse hela detta problem-

komplex. Vi anser det nödvändigt att avvakta slutförandet av ifrågavarande arbete innan tillägget till 57 § 1 mom. vägtrafikförordningen träder i kraft.

Erfarenheterna synes oss klart utvisa, att de svenska vägarna äger en betydligt större bärighet än bestämmelserna i vägtrafikförordningen förutsätter. Vi vill erinra om att nybyggda vägar som regel avses för 10 tons axeltryck. Vissa vägsträckor, som varit svårt tjälskadade, har under senare år förstärkts. Brobeståndet har förbättrats. Cirka 60 % av våra broar tål numera 8 tons axeltryck. De höjningar av axeltrycken, som medgivits av länsstyrelserna, stöder ävenledes vår uppfattning. Mot bakgrunden av det nu sagda anser vi det möjligt att under alla omständigheter höja de i propositionen föreslagna högsta gränserna för överskridande av maximilast och axeltryck (20 resp. 10 procent) till 30 resp. 20 procent.

### *Särskilda synpunkter*

Det är i vissa fall svårt att bestämma lastvikten framför allt med hänsyn till att volymvikten varierar. Vikten av timmer och andra skogsprodukter, jord, grus, malmslig m. m. är beroende av sammansättning och fuktighetsgrad. Som exempel kan nämnas, att barrtimmer från vissa träd kan äga en specifik vikt, som avviker från specifika vikten på barrtimmer från andra träd med 40 procent. Här berörda svårigheter synes oss tyda på att marginalen för överskridande av maximilast bör sättas högre än Kungl. Maj:t föreslagit. Vi föreslår, som framgår av det anförda, en ökning med 10 procent. Motsvarande förslag har avgivits av bland andra statspolisintendenten. Vi vill i detta sammanhang erinra om att vid transport av mjölk må enligt nu gällande bestämmelser (Kungl. Maj:ts förordning den 21 november 1952, nr 692) maximilasten utan någon som helst påföljd överskridas med 20 procent.

Genom en ojämn fördelning av lasten på en lastbil kan axeltrycket bli betydligt högre än vad som skulle inträffa vid en homogen fördelning av lasten. En icke ovanlig situation torde vara den, att axeltrycksgränsen överskrids utan att gränsen för lastvikten uppnås. För att möjliggöra en smidig tillämpning av här avsedda bestämmelser bör därför högsta gränsen för överskridande av axeltrycket bestämmas till att ligga 20 procent utöver det medgivna axeltrycket.

I kungörelse den 23 mars 1945 (nr 75) har föreskrifter meddelats angående strafffrihet i vissa fall vid överskridande av maximilast m. m. vid transport av vissa skogsprodukter. 1953 års trafiksäkerhetsutredning har föreslagit, att ifrågavarande kungörelse måtte upphävas. Vid anmälan av förevarande fråga i proposition nr 172 har föredragande departementschefen anfört, att frågan om upphävande eller ändring av kungörelsen är föremål för särskild utredning inom kommunikationsdepartementet. Departementschefen var därför icke beredd att för det dåvarande taga slutlig ställning till utredningens förslag. Det synes oss alldeles uppenbart att de i propositionen föreslagna generella bestämmelserna

(57 § 1 mom. vägtrafikförordningen) icke bör träda i tillämpning förrän förenämnda utredning slutförts. Vi vill för övrigt ifrågasätta, om icke bestämmelser motsvarande dem som nu gäller för vissa skogsprodukter bör utfärdas beträffande jord, grus, malmslig och annat material, vars vikt varierar beroende på art, sammansättning och fuktighetsgrad.

Vi vill slutligen något beröra maximilast- och axeltrycksfrågornas betydelse ur samhällsekonomisk synpunkt. Transportväsendets struktur har under senare år förändrats och i samband härmed lastbilsbeståndets sammansättning. Efterfrågan på lastbilar är i dag huvudsakligen inriktad på stora enheter med över 4 tons lastförmåga samt på små lätta distributionsbilar med upp till 1 tons lastförmåga. De tidigare så dominerande 2—3 tons-bilarna har minskat i antal. Beträffande de större bilarna har intresset i mycket hög grad kommit att koncentreras på tyngre och medeltunga dieselbilar av inhemsk tillverkning. Den svenska bilindustriens inriktning har självfallet i hög grad påverkats av de nämnda önskemålen. Ifrågavarande bilproduktion har emellertid ävenledes bestämts av önskemål från utlandet. Vår begränsade hemmamarknad kan nämligen ej ensam ge de tillverkningsserier, som erfordras för att en lastbilsproduktion skall bli konkurrenskraftig. Läget är för närvarande det, att vi uppnått en god avsättning för svenska lastbilar i utlandet samtidigt som vi kan tillgodose de behov, som föreligger inom landet. Vi vill här framhålla, att värdet av exporterade lastbilar uppgick under år 1954 till i runt tal 75 miljoner kronor. Det är under förhandenvarande omständigheter av största vikt att sådana åtgärder undviks, som försvårar exporten av lastbilar och därigenom verkar försämrande på samhällets finanser. Till sådana åtgärder räknar vi alltför snäva gränser vid bestämmandet av överlast m. m. genom de svårigheter för den svenska lastbilsproduktionen, som ifrågavarande åtgärder kan medföra. Vi vill således även ur här berörda synpunkter förorda de av oss i denna motion föreslagna modifieringarna och övriga åtgärderna.

Under åberopande av det anförda får vi hemställa,

att riksdagen ville besluta att 57 § 1 mom. vägtrafikförordningen den 28 september 1951 (nr 648) måtte erhålla följande ändrade lydelse:

Har för — — — sålunda fastställts.

Finner polisman, att å fordon tagits så stor last eller sådant antal passagerare, att den för fordonet fastställda maximilasten eller det vid fordonets färd å vägen tillåtna högsta axeltrycket överskridits, äger han, därest fortsatt färd med fordonet icke kan äga rum utan fara eller olägenhet, förbjuda fortsatt färd, så ock, där förbudet icke efterkommes, hindra färden. Har maximilasten överskridits med mer än 30 procent eller axeltrycket med mer än 20 procent, åligger det polismannen att vidtaga åtgärd, som nu sagts, där ej särskilda skäl till annat föranleda. Polismannen skall snarast möjligt underrätta veder-

börande förman om åtgärden. Bestämmelserna i detta stycke skola träda i kraft sedan Kungl. Maj:t därom meddelat särskilt förordnande.

Stockholm den 19 april 1955

*Harald Larsson*  
i Hedenäset

*C. W. Carlsson*

*Einar Asp*

*Leif Cassel*

---