

Nr 30

Av herr Cassel m. fl., angående höjning av maximigränserna för axel- och boggietryck på landets vägar.

Enligt 54 § vägtrafikförordningen får motordrivet fordon eller därtill kopplat fordon icke framföras på allmän väg, gata eller annan plats, då den vikt som uppbäres av någon hjulaxel (axeltryck) överstiger 6 ton eller då den sammanlagda vikt som uppbäres av två på mindre inbördes avstånd än 2 meter belägna hjulaxlar på fordonet eller fordonståget (boggietryck) överstiger 8 ton. På huvudväg får boggietrycket uppgå till 10 ton. Dessa generella stadganden kompletteras av bestämmelser i 61 och 63 §§ om att länsstyrelse beträffande trafiklederna inom sitt område skall utfärda erforderliga föreskrifter om axeltryck m. m. Resultatet härav har blivit synnerligen differentierade bestämmelser om axel- och boggietryck alltefter ortens belägenhet i det ena eller andra länet. Skillnaden låter sig inte alltid hänföra till någon påtaglig standardskillnad. Det nuvarande vägnätet i Sverige omfattar 91 000 km. Axeltrycket understiger 6 ton beträffande 7 200 km eller 8 % och utgör i huvudsak 7 ton för 16 000 km eller 17,6 %. Ett axeltryck på 8 ton eller mera är tillåtet beträffande 1 100 km eller 1,2 %. Såsom exempel på förhållandena i andra länder kan nämnas att boggietrycket i Tyskland och England får uppgå till 10 ton samt i Belgien och Frankrike 13 ton.

Sverige har ratificerat den s. k. vägtrafikkonventionen av 1949 samt vidare deklarationen om det europeiska huvudvägnätet av 1950. Dock har Sverige icke anslutit sig till vägtrafikkonventionen i avseende å axel- och boggietrycket som där är normerat till 8 resp. 14,5 ton.

Framställningar om en höjning av axel- och boggietrycket har gjorts dels från Svenska vägföreningen den 8 december 1954 och dels från Näringslivets trafikdelegation den 8 juni 1955.

I Sverige finnes för närvarande ca 38 000 lastbilar med en bärighet av 4 ton eller därutöver, vilka registrerats efter kriget. Drygt hälften av dessa är dieseldrivna vagnar, bland vilka de inhemska märkena dominerar. Gällande bestämmelser om högsta tillåtna axel- och boggietryck innebär, om de tillämpas enbart på de svenskbyggda bilarna, en sammanlagd nedsättning i den maximala lastförmågan av drygt 25 600 ton, vilket i 5,5 tons lastbilar innebär en outnyttjad transportkapacitet motsvarande 4 650 bilar. De tvåaxliga vagnarnas kapacitet reduceras i genomsnitt med 1 ton och boggiebilarnas med 2,6 ton.

Enligt de beräkningar som gjorts med utgångspunkt från statens biltrafiknämnds statistik rörande kilometertaxan vid beställningstrafik med lastbil skulle de nuvarande bestämmelserna innebära en ökning av biltransportkostnaderna vad angår de svenskbyggda dieseldrivna fordonen med sammanlagt 145 miljoner kronor per år eller i medeltal 7 300 kronor per fordon. Kostnadsökningen motsvarar 3 kronor 50 öre per timme och stegringen av fraktkostnaderna ca 20 %. Det vore sålunda av mycket stor betydelse om lastbilsbeståndet skulle kunna utnyttjas på ett bättre sätt. Frågan har under senare år aktualiserats ytterligare genom den omställning av virkestransporterna från vattenled till väg som pågått.

Enligt vår mening är det här fråga om så stora förluster för näringslivet och därigenom för hela den svenska samhällsekonomin genom de snäva bestämmelser rörande axel- och boggietryck som förekommer i vårt land, att en höjning av det tillåtna trycket framstår såsom i alldeles särskild grad angelägen.

Med hänsyn härtill hemställer vi,

att riksdagen måtte i skrivelse till Kungl. Maj:t hemställa om en skyndsam utredning angående möjligheterna för en höjning av maximigränserna för axel- och boggietryck på landets vägar.

Stockholm den 18 januari 1956

Leif Cassel

Erik Magnusson

Rolf Eliasson
