

Nr 39

Utlåtande i anledning av väckta motioner angående höjning av maximigränserna för axel- och boggietryck på landets vägar.

Andra lagutskottet har till behandling förehaft två inom riksdagen väckta, till lagutskott hänvisade motioner, nr 27 i första kammaren av herrar *Mannerskantz* och *Eskilsson* samt nr 30 i andra kammaren av herr *Cassel m. fl.*

I motionerna, vilka är likalydande, har hemställts, »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».

Beträffande de skäl, som motionärerna anfört till stöd för sin hemställan, får utskottet, i den mån redogörelse därför icke lämnas i det följande, hänvisa till motionen II: 30.

Representanter för kungl. väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, statens trafiksäkerhetsråd, statens järnvägar, Svenska vägföreningen och Näringslivets trafikdelegation har inför utskottet framfört synpunkter på de i motionerna behandlade frågorna.

Till utskottet har inkommit en skrivelse i ämnet från Värmlands förenade skogsägare, förening u. p. a., Värmländska skogsägareföreningen, Värmlands läns lasttrafikbilägareförening, Värmlands sågverksägareförening och Värmlands massavedsköpare. Skrivelsen bifogas utskottets utlåtande såsom *Bilaga*. Vid skrivelsen var fogad avskrift av den i skrivelsen omnämnda framställningen till länsstyrelsen i Värmlands län jämte en därvid såsom bilaga fogad redogörelse för vissa verkställda utredningar.

Utskottet har vid behandlingen av motionerna haft tillgång till, bl. a., en framställning till Konungen den 8 december 1954 från Svenska vägföreningen med hemställan om ändring i gällande bestämmelser om axeltryck m. m. samt en skrivelse till väg- och vattenbyggnadsstyrelsen den 8 juni 1955 av Handelskamrarnas nämnd, Kooperativa förbundet, Sveriges grossistförbund, Sveriges hantverks- och småindustriorganisation, Sveriges industriförbund, Sveriges köpmannaförbund och Sveriges lantbruksförbund med hemställan om initiativ av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen till vissa utredningar i ämnet. I sistnämnda skrivelse göres uttalanden av innebörd, att näringslivets organisationer torde vara beredda att lämna sin medverkan till

vissa åtgärder och utredningar, som kan komma att aktualiseras inom förevarande område.

Gällande bestämmelser

Motordrivet fordon eller därtill kopplat fordon får enligt 54 § 1 mom. *vägtrafikförordningen den 28 september 1951* icke föras på allmän väg, gata eller annan allmän plats:

a) då den vikt, som uppbäres av någon hjulaxel, *axeltryck*, överstiger 6,00 ton;

b) då den sammanlagda vikt, som uppbäres av två på mindre inbördes avstånd än 2,0 meter belägna hjulaxlar på fordonet eller fordonståget, även kallat *boggietryck*, överstiger 8,00 ton;

c) då fordonets eller fordonstågets *bruttovikt* överstiger, vid mindre avstånd än 2,0 meter mellan fordonets eller fordonstågets första och sista hjulaxel, 8,00 ton,

vid avstånd mellan sagda axlar uppgående till 2,0 men ej 2,2 meter. 8,50 ton,

vid avstånd mellan samma axlar uppgående till 2,2 meter eller däröver. 8,75 ton med tillägg av 0,25 ton för varje 0,2 meter, varmed axelavståndet överstiger 2,2 meter.

På *huvudväg* (riks- eller länshuvudväg) må dock fordon enligt samma moment föras utan hinder av att vikt, som under b) och c) för olika fall angivits, överskrides med högst 2,00 ton; boggietrycket må alltså på dylik väg uppgå till 10 ton.

Om befogenhet för myndighet att göra undantag från nu återgivna bestämmelser stadgas i 61 och 63 §§ i förordningen. Enligt 61 § 1 mom. tillkommer det länsstyrelsen — såvitt angår stads område dock stadsmyndighet — att beträffande *viss allmän väg*, gata eller annan allmän plats eller beträffande *samtliga dylika vägar inom visst område* meddela erforderliga föreskrifter, avseende bl. a. förbud mot trafik eller inskränkning i trafiken beträffande bl. a. fordons axeltryck och bruttovikt ävensom medgivande till större axeltryck eller bruttovikt å fordon, m. m., än som tillåtes i 54 § (lokal trafikföreskrift). Vidare äger enligt 63 § 1 mom., såvitt angår stads område, stadsmyndighet och eljest länsstyrelsen att *för visst ändamål medgiva undantag* från bl. a. bestämmelserna i 54 § 1 mom. om axeltryck m. m. ävensom från lokal trafikföreskrift, som meddelats av myndigheten. Sådana undantag må ock meddelas, om trafiken berör såväl stad som landsbygd inom visst län, av länsstyrelsen samt, om trafiken berör mer än ett län, av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen. Vid medgivande av sådant undantag som nu är i fråga skall enligt 62 § 2 mom. fästas sådana villkor, som kan anses nödiga till förebyggande av fara för trafik-säkerheten eller skada å vägen.

Befordras med fordon last i strid mot 54 § 1 mom., skall föraren enligt 67 § fjärde stycket vägtrafikförordningen straffas med dagsböter. Även ägaren är enligt samma stycke förfallen till sådant straff, då omständigheterna gör sannolikt, att förseelsen skett med hans vetskap och vilja. Bryter någon mot sådan av myndighet meddelad bestämmelse, som avses i 61 § eller 63 § 2 mom., straffas han enligt 68 § med dagsböter. För att ytterligare trygga efterlevnaden av bestämmelserna om bl. a. högsta tillåtna axeltryck infördes fr. o. m. den 1 juli 1955 efter hörande av 1955 års riksdag i 57 § 1 mom. vägtrafikförordningen ett stadgande om *viss rätt och plikt för polisman att hindra fortsatt färd*. 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 sålunda, 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 20 procent eller axeltrycket med mer än 10 procent, åligger det polismannen att vidtaga åtgärd, som nu sagts, där ej särskilda skäl till annat föranleder.

Genèvekonventionen

Efter förhandlingar i Genève tillkom den 19 september 1949 en ny *internationell konvention rörande vägtrafik (Genèvekonventionen)*. Den trädde i avseende å Sverige i kraft den 26 mars 1952, då samtidigt Pariskonventionen av år 1926 upphörde att för Sveriges del gälla i förhållande till de makter, som biträtt Genèvekonventionen.

I konventionen framhålles inledningsvis, att de fördragsslutande staterna önskar att genom fastställandet av vissa enhetliga regler främja den internationella vägtrafikens utveckling och säkerhet.

Enligt artikel 1 i konventionen samtycker varje fördragsslutande stat, med bibehållande av sin befogenhet att reglera användningen av vägarna i eget land, till att upplåta dessa vägar för internationell trafik på villkor, som angives i konventionen. Största tillåtna mått och vikt å fordon, som må färdas på väg inom fördragsslutande stat eller del därav, bestämmes enligt artikel 23 genom inhemsk lagstiftning. På vissa vägar, vilka angivits av stater, anslutna till regionala avtal, eller, i avsaknad av dylika avtal, av en fördragsslutande stat, skall emellertid högsta tillåtna mått och vikter vara de, som är angivna i bilaga 7 till konventionen. I artikel 2 stadgas vidare, att till konventionen hörande bilagor skall anses såsom delar av själva konventionen.

I punkt 2 i bilaga 7 stadgas, att på de i artikel 23 avsedda vägarna skall tillåtna maximimått och maximivikter, med eller utan last, vara de nedan angivna, dock under iakttagande att med fordon ej må befordras last, som

överstiger den av vederbörande myndighet i det land, där fordonet är registrerat, fastställda maximilasten. Tillåten maximivikt skall vara på tyngst belastad axel 8,00 ton och på tyngst belastad dubbelaxel 14,50 ton; avståndet mellan axlarna i sistnämnda grupp skall utgöra minst 1,00 meter och understiga 2,00 meter. I punkt 3 i nämnda bilaga till konventionen utsäges vidare, att de fördragsslutande staterna genom regionala överenskommelser kan fastställa högre tillåtna maximivikter men att det är önskligt, att tillåten maximivikt på mest belastade axel icke överstiger 13,00 ton.

Axeltrycksbestämmelserna inför 1951 års riksdag

I *propositionen nr 30* till 1951 års riksdag, varigenom riksdagens yttrande inhämtades över förslag till gällande vägtrafikförordning, anförde *föredragande departementschefen, statsrådet Nilsson*, bl. a., att den internationella bestämmelsen, vilken tillkommit på amerikanskt initiativ, grundade sig väsentligen på hållfasthetsberäkningar för amerikanska vägar och broar. Vid dessa beräkningar läser enligt statsrådet hänsyn ej ha behövt tagas till sådana särskilda förhållanden, som gäller för svenska broar.

Inom kommunikationsdepartementet hade, anförde statsrådet Nilsson, närmare undersökts, huruvida det vore möjligt att — med tillämpning av liknande metod som i 1949 års konvention — lösa spørsmålet om axeltrycks- och bruttoviktsbestämmelserna på ett sätt, som tillbörligen tillgodosäga såväl intresset av framkomlighet på vägarna för den tunga trafiken som behovet av vägars och broars säkerhet och bestånd. I sådant syfte hade utarbetats ett i tre alternativ upprättat utkast till författningstext.

I departementets utkast hade, betonade statsrådet Nilsson, nödig hänsyn tagits till de för vårt land säregna broförhållandena. Grunderna för detta utkast förefölle även i övrigt lämpliga. På grund härav ansåge statsrådet vägtrafikförordningens hithörande stadganden böra i princip utformas i enlighet med något av de i utkastet upptagna tre alternativen.

Vad angår valet mellan dessa tre alternativ erinrade statsrådet Nilsson om att vad i vägtrafikförordningen bestämdes om axeltryck etc. endast bleve en normalregel, vilken förutsattes kunna av vederbörande myndighet för särskilda fall i mån av behov modifieras genom undantagsföreskrifter, avseende å ena sidan dispenser för tunga fordon och å andra sidan restriktioner för svaga vägar och broar. Tydligt vore det lämpligast, att normalregeln valdes så, att såväl dispensernas som restriktionernas antal hölles inom rimliga gränser. Valet mellan de tre alternativen bleve vid sådant förhållande närmast ett rent praktiskt problem, d. v. s. den regel borde gälla, som vore ett uttryck för vad som kunde tillåtas på den övervägande delen av våra vägar och broar. Vid bedömandet härav borde beaktas icke blott antalet broar och vägkilometer utan även trafikintensiteten på de olika väg-

arna. Vidare syntes vägars och broars nuvarande beskaffenhet ej böra bli enbart utslagsgivande, utan det vore enligt statsrådets mening lämpligt, att hänsyn toges också till de väg- och broförbättringar, som påräknades bli utförda under de närmaste åren. Statsrådet ansåge en grundregel, vilken i början av sin tillämplighetstid förutsatte ett ökat antal restriktioner, som emellertid undan för undan bortfölla, vara att föredraga framför en regel, som visserligen motsvarade dagens läge men inom några få år bleve föråldrad på grund av vägars och broars fortskridande utveckling.

Enligt propositionen fick motordrivet fordon eller därtill kopplat fordon 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 meter belägna hjulaxlar på fordonet eller fordonståget (= boggietrycket), överstiger 8 ton». Ytterligare upptogs i propositionen bestämmelser om bl. a. maximal bruttovikt.

I de *likalydande motionerna I: 303 och II: 402* hemställdes bl. a. att de föreslagna bestämmelserna måtte jämkas så, att ett boggietryck av 10 ton medgåves.

Propositionen och motionerna behandlades jämte andra motioner av *andra lagutskottet* i dess utlåtande nr 30. I fråga om boggietrycket anförde utskottet bl. a. att av landets huvudvägnät — varå mer än hälften av trafikflödet framginge — vore cirka 70 procent tillåtna för ett axeltryck av 6 ton och ett boggietryck av 10 ton. Det förefölla bl. a. ur psykologisk synpunkt icke riktigt, att detta förhållande icke skulle komma till synes i den grundläggande vägtrafikförfattningen. Enligt utskottets mening skulle det föreliggande spörsmålet på ett praktiskt sätt lösas, om man bibehölle propositionens förslag som huvudregel men för huvudvägarna såsom undantag från denna regel stadgade 10 ton som högsta tillåtna boggietryck.

Utskottet förordade sådan jämkning av propositionens förslag, att det tillåtna boggietrycket bestämdes till 8 ton, samt att för fordon, som fördes på huvudväg (riks- eller länshuvudväg), denna viktsiffra ökades med 2 ton.

Vid utskottets utlåtande var fogad en *reservation* av tre ledamöter, vilka ansåg, att utskottet bort förorda propositionens förslag oförändrat.

Riksdagen godkände utskottets utlåtande och förordade alltså att det maximala boggietrycket på huvudväg måtte bestämmas till 10 ton. Bestämmelserna i vägtrafikförordningen utformades på sätt riksdagen förordat.

Motionerna

I motionerna anföres, efter en redogörelse för vad som i vägtrafikförordningen stadgas rörande axel- och boggietryck, att resultatet blivit synnerligen differentierade bestämmelser om axel- och boggietryck alltefter ortens

belägenhet i det ena eller andra länet. Skillnaden låte sig inte alltid hänföra till någon påtaglig standardskillnad.

Vidare lämnas i motionerna exempel å att högre axeltryck gäller i andra europeiska länder.

I fråga om vårt lands lastbilsbestånd och möjligheterna att utnyttja kapaciteten hos våra lastbilar anföres:

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 utnyttjad transportkapacitet motsvarande 4 650 bilar. De tvåaxliga vagnarnas kapacitet reduceras i genomsnitt med 1 ton och boggiebilarnas med 2,6 ton.

Vidare lämnas i motionerna vissa uppgifter om verkställda beräkningar rörande den ökning av biltransportkostnaderna, som följer av att lastbilarnas kapacitet ej kan utnyttjas till fullo på grund av gällande bestämmelser om högsta axel- och boggietryck. Motionärerna anför:

Enligt de beräkningar som gjorts med utgångspunkt från statens biltrafiknämnds statistik rörande kilometer taxan vid beställningstrafik med lastbil skulle de nuvarande bestämmelserna innebära en ökning av biltransportkostnaderna vad angår de svenskbyggda dieseldrivna fordonen med sammanlagt 145 milj. kr. per år eller i medeltal 7 300 kronor per fordon. Kostnadsökningen motsvarar 3 kronor 50 öre per timme och stegringen av fraktkostnaderna ca 20 procent.

Det vore enligt motionärerna av mycket stor betydelse, om lastbilsbeståndet kunde utnyttjas på ett bättre sätt. Frågan hade under senare år aktualiserats ytterligare genom den omställning av virkestransporterna från vattenled till väg som pågått. Slutligen uttalar motionärerna, att enligt deras mening förlusterna för näringslivet och därigenom för hela den svenska samhällsökonomien genom de snäva bestämmelserna rörande axel- och boggietryck vore så stora, att en höjning av det tillåtna trycket framstode såsom i alldeles särskild grad angelägen.

Utskottet

Yrkandet i förevarande motioner om en skyndsamt utredning angående möjligheterna för en höjning av maximigränserna för axel- och boggietrycket på våra vägar åsyftar närmast ett bättre tillvaratagande av redan existerande möjligheter eller ett tillskapande på kort sikt, och i avbidan på att större vägbyggnadsplaner genomföres, av möjligheter att tillgodose den tyngre lastbilstrafikens behov. Även vid en på dylikt sätt begränsad målsättning möter emellertid frågor av betydande räckvidd. Av grundlägg-

gande betydelse är här arten av det existerande lastbilsbeståndet och beskaftenheten, främst med hänsyn till bärigheten, av det nuvarande vägnätet.

I fråga om lastbilsbeståndets fördelning på storleksklasser har under tiden från det andra världskrigets slut skett väsentliga förändringar. Å ena sidan har utvecklingen gått mot ökad användning av de lättaste enheterna, d. v. s. bilar lastande upp till 1 ton — t. ex. av typen skåpvagn — vilka användes främst för distributionskörning inom städer och tätorter. Å andra sidan har de tyngre lastbilarna, lastande 4 ton och däröver, också kraftigt ökat i antal. Särskilt åkerierna samt företag inom byggnads- och anläggningsverksamhet har till den helt övervägande delen vid nyanskaffning valt tyngre lastbilar. Men även inom jordbruk och skogsbruk, handel och industri präglas utvecklingen av lastbilsbeståndet alltmer av en övergång till tyngre fordon. Inom handeln exempelvis är de tyngre bilarna väl lämpade för bensin-, olje- och trävarutransporter.

Olika omständigheter har samverkat till den angivna utvecklingen av lastbilsbeståndet. Inom byggnads- och anläggningsverksamheten, jord- och stenindustrin liksom skogsbruket behöver man fordon med starka konstruktioner för användning under svåra transportförhållanden, ofta på dåliga vägar och för svårhanterligt material. I de fall, då för godstransporterna användes även släpvagn, måste dragfordonet byggas kraftigt och blir därmed tungt. Vidare har lastbilarna till mycket stor del utrustats med de mer ekonomiska men tyngre dieselmotorerna. Enligt uppgifter, som från näringslivets sida lämnats till utskottet, skulle axeltrycket för en lastbil med en last av cirka 6 ton vara cirka 8 ton. Praktiskt taget alla lastbilar med 4 tons lastförmåga eller mer skulle för att kunna lasta registrerad maximilast fordra en höjning av de nuvarande generella normerna för axeltrycket. — En återgång till lättare lastbilstyper med lägre lastförmåga är med hänsyn till den fordonstekniska utvecklingen praktiskt taget icke möjlig och är från transportekonomisk synpunkt icke önskvärd. Statsmakterna har för övrigt redan på det sättet tagit konsekvenserna av lastbilsbeståndets utveckling, att de vägar som byggts på senare år planerats för ett axeltryck av 10 ton.

För de möjligheter, som kan föreligga att effektivare än hittills utnyttja det nuvarande vägnätet för tyngre trafik, sätter givetvis vägarnas bärighet en gräns. Särskilt kommer här broarnas bärkraft i blickpunkten. Undersökningar har enligt vad som upplysts inför utskottet gjorts genom väg- och vattenbyggnadsstyrelsen av vissa broars bärighet, men för ett betydande antal broar är den maximala bärigheten icke med säkerhet känd. Då man vid sådant förhållande har måst välja axeltrycket så, att man icke riskerar en överbelastning, torde här finnas visst utrymme för höjningar. Detta förutsätter emellertid vissa närmare undersökningar. Bristen på tekniker gör det emellertid f. n. svårt att verkställa dylika undersök-

ningar i önskvärd utsträckning. Enligt utskottets mening bör det vara möjligt att — på sätt i viss utsträckning redan skett — i samråd mellan väg- och vattenbyggnadsstyrelsen och länsstyrelserna å ena samt näringslivets organisationer å andra sidan klargöra, var tillgänglig personal i första hand bör insättas för undersökningar. I en del fall torde det för övrigt vara möjligt att avsevärt minska påfrestningen på broarna genom att förbjuda möte på desamma.

Förekomsten av svaga broar omöjliggör givetvis i en del fall tyngre genomgångstrafik. Detta förhållande behöver dock ej innebära att vägsträckorna mellan broarna icke skulle tillåtas för tyngre trafik. Där man inom ett område har att räkna med huvudsakligen lokal trafik torde väsentliga fördelar stå att vinna genom att högsta tillåtna axeltryck bestämmas med hänsyn till bärigheten hos vägavsnitten mellan broarna, därvid tyngre trafik förbjödes endast över broarna. I sammanhanget må framhållas, att transportavstånden för godstrafiken på landsvägarna — t. ex. inom skogsbruket — i allmänhet är relativt korta. Då hänsyn till de lokala förhållandena här spelar en avgörande roll, synes överläggningar mellan länsstyrelserna och representanter för det lokala näringslivet kunna vara av värde.

Vägbanans bärighet påverkas i regel starkt av växlingarna i årstiderna och av de klimatiska förhållandena i övrigt. Vägarna torde sålunda tåla en vida större belastning då vägkroppen är tjälad samt sommartid då vägbanan är hård och fast. Under tjällossningsperioden och under tider då vägbanan uppmjukats genom ihållande regn inverkar tung trafik på vägen däremot ogynnsamt. Vägslitaget särskilt på grusvägar blir då onormalt högt och kräver hårdare begränsning av axeltrycket och i vissa fall förbud för tyngre lastbilstrafik. Det är givetvis ett önskemål att de nämnda faktorernas inverkan beaktas, då axeltrycksbestämmelserna utformas. Med dessa frågor torde man kunna komma till rätta genom att utnyttja dispensmöjligheterna i gällande lagstiftning. Tillfälliga inskränkningar kan skona vägarna för onödigt stor förstörelse under svaghetsperioder. Å andra sidan — och detta är ett intresse icke minst för skogsbruket — torde högre axeltryck dispensvägen kunna tillåtas t. ex. när marken är frusen.

En särskild fråga — av betydelse icke minst för genomgångstrafiken — gäller samordningen mellan länen i avseende å det tillåtna axeltrycket. Enligt uppgifter som varit för utskottet tillgängliga synes det ha brustit i denna samordning. Här synes ett intensifierat samråd över länsgränserna lätt kunna åstadkommas.

Givetvis måste man räkna med att en ökad användning av tyngre lastbilar på vägarna medför ökade kostnader för vägunderhåll. Man har här att väga mot varandra å ena sidan de vinster, som följer av att den bestående fordonsparken kan utnyttjas fullt ut, och å andra sidan kostna-

derna för det ökade underhållsarbetet ävensom för de förstärkningsarbeten av broar eller särskilda vägvavnitt som kan bli erforderliga. I fråga om underhållskostnaderna torde vissa beräkningar kunna göras på grundval av erfarenheterna beträffande de vägar inom vissa län, för vilka sedan några år tillbaka genom dispens medgivits ett från 6 till 7 eller 8 ton förhöjt axeltryck. I fråga om förlusterna för näringslivet i anledning av att den bestående fordonsparken ej kunnat utnyttjas fullt ut har vissa beräkningar redan gjorts. Även om det måste anses vanskligt att fastställa storleken av dylika förluster är det dock uppenbart, att en väsentlig fördyring av transportkostnaderna måste följa av att axeltrycket icke anpassats efter fordonsbeståndet.

En höjning av axeltrycket är givetvis av intresse också ur den synpunkten, att de svenska delarna av det europeiska huvudvägnätet skulle bättre anpassas till förhållandena på kontinenten. En dylik anpassning skulle givetvis befrämja det internationella trafikutbytet.

Utskottet — som ovan berört vissa möjligheter till anpassning av axeltrycksbestämmelserna efter fordonsbeståndet och näringslivets behov av tyngre trafik, utan att ändring göres i vägtrafikförordningens bestämmelser i ämnet — kan för sin del i förevarande läge icke tillstyrka en ändring av de generella bestämmelserna i vägtrafikförordningen. För en sådan utredning som motionärerna begärt skulle väl, även om man synes böra inrikta sig på mera lokala frågor, föreligga vissa arbetsuppgifter. Emellertid synes det utskottet som om den ytterligare anpassning av axeltrycksbestämmelserna, som kan vara möjlig, kan genomföras genom vägförvaltningarna i länen i nära samarbete med näringslivets organisationer och i förekommande fall efter samråd med väg- och vattenbyggnadsstyrelsen. Utskottet kan därför inte nu tillstyrka den begärda utredningen men anser, att riksdagen bör i skrivelse till Kungl. Maj:t som sin mening giva till känna vad utskottet ovan anfört.

Utskottet hemställer,

att riksdagen i anledning av förevarande motioner, I: 27 och II: 30, måtte i skrivelse till Kungl. Maj:t som sin mening giva till känna, vad utskottet ovan anfört.

Stockholm den 22 maj 1956

På andra lagutskottets vägnar:

ELSA JOHANSSON

Vid detta ärendes behandling har närvarit

från första kammaren: herrar Nils Elowsson, Axel E. Svensson*, fru Carlqvist, herrar Huss*, Mannerskantz, Grönkvist, Alvar Andersson och Akesson*;

från a n d r a kammaren: fru Johansson i Norrköping, herrar Nilsson i Göteborg, Hagård, fru Sandström, herrar Carlsson i Bakeröd, Odhe*, fröken Höjer och herr Svensson* i Göteborg.

* Ej närvarande vid utlåtandets justering.

Reservation

av herrar *Nilsson* i Göteborg och *Odhe*, vilka ansett, att utskottet bort hemställa, att riksdagen måtte avslå förevarande motioner, I: 27 och II: 30.

Bilaga.

Till

Riksdagens Andra Lagutskott

Undertecknade, företrädare för skogsbruket och skogsindustrien i Värmland, har erfarit att Riksdagens Andra Lagutskott erhållit motion (II: 30) ang. höjning av axel- och boggietryck på landets vägar för behandling och få vi i detta ärende anföra följande:

Inom Värmlands län har skogsindustrien en dominerande betydelse och den har raskt utvecklats och moderniserats. Skogsarealen utgör 73 procent av landarealen. Virkesförrådet uppgår till 137 milj. m³ sk och tillväxten beräknas till ca 4 milj. m³ sk. Avverkningarna och industriens kapacitet synes även i framtiden successivt kunna ökas. Flottlederna svarar alltså för en betydande del av virkets transport från skogen till industrien. Biltransport av skogsindustriens råvara sker dock numera till ca 70 procent av volymen. Den biltransporterade delen ökar år från år.

Härvid har uppmärksamheten alltmer kommit att riktas mot den begränsning av virkestransporterna och därmed skogsindustriens expansionsmöjligheter som uppstår genom myndigheternas bestämmelser om axel- och boggietryck på länets vägar.

Frågan är för Värmlands vidkommande så allvarlig, att vi hos Länsstyrelsen i Värmlands län hemställt om ändring av nu gällande bestämmelser ang. axel- och boggietryck samt om åtgärder för broarnas förstärkning. Ifrågavarande framställning bifogas i avskrift.

Med anledning av vad som ovan och i vår skrivelse till Länsstyrelsen i Värmlands län framförts, få vi härmed hemställa att Riksdagens Andra Lagutskott måtte tillstyrka ifrågavarande motion samt understryka den utomordentliga vikten för landets näringsliv av snara åtgärder i motionens syfte.

Karlstad den 13 april 1956

Värmlands Förenade Skogsägare
förening u. p. a.
Robert Bergström

Värmländska Skogsägareföreningen
Bengt Davidsson

Värmlands Läns Lasttrafikbilägare-
förening
Ivar Hall

Värmlands Sägverksägareförening
Gösta Senander

Värmlands Massavedsköpare
Gösta Ekman