

## Nr 42

### *Utlåtande i anledning av väckta motioner om ändring av vägtrafikförordningens bestämmelser om fordonståg m. m.*

Andra lagutskottet har till behandling förehaft två inom riksdagen väckta, till lagutskott hänvisade motioner, nr 278 i första kammaren av herr *Olsson, Ernst, m. fl.* samt nr 241 i andra kammaren av herr *Gustavsson* i Alvesta m. fl.

I motionerna, vilka är likalydande, har hemställts, »att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t måtte anhålla om revidering av bestämmelserna i § 54 av vägtrafikförordningen i enlighet med de i motionen framförda synpunkterna».

Beträffande de skäl motionärerna anfört till stöd för sitt yrkande får utskottet, i den mån redogörelse härför icke lämnas i det följande, hänvisa till motionen II: 241.

Över motionerna har utskottet, i den ordning 46 § riksdagsordningen föreskriver, inhämtat yttrande från statens trafiksäkerhetsråd och kungl. väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, varjämte yttrande på utskottets begäran avgivits av Sveriges skogsägareförbund och Svenska lasttrafikbilägareförbundet.

### **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.

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 trafiksäkerheten 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 polismanen 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 Pariskonven-

tionen 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.

### **Historik**

#### *1951 år riksdag*

I *proposition 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 läres 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 spörsmålet om axeltrycks-

och bruttoviktsbestämmelserna på ett sätt, som tillbörligen tillgodosåge 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. Tydligen 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 vägarna. 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 tillämpningstid förutsatte ett ökat antal restriktioner, som emellertid undan för undan bortföлле, 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 medgäves.

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 föreföll 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 spørsmålet 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 *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. Bestämelseerna i vägtrafikförordningen utformades på sätt riksdagen förordat.

### 1956 års riksdag

I de *likalydande motionerna I: 27* och *II: 30* till 1959 års riksdag hemställdes »att riksdagen måtte i skrivelse till Kungl. Maj:t hemställa om en skyndsam utredning angående möjligheterna för en höjning av maximi-gränserna för axel- och boggietryck på landets vägar».

*Andra lagutskottet* anförde i anledning av motionerna i sitt utlåtande nr 39 bl. a. följande:

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 undersökningar 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 bestämmes 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 kostnaderna för det ökade underhållsarbetet ävensom för de förstärkningsarbeten av broar eller särskilda vägavsnitt 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 avstyrkte härefter motionärernas yrkande om en särskild utredning men hemställde, att riksdagen måtte i skrivelse till Kungl. Maj:t som sin mening giva till känna vad utskottet anfört.

*Riksdagen* biföll utskottets hemställan (rskr. nr 347).

Den 15 juni 1956 förordnade *Kungl. Maj:t*, att tryckt exemplar av riksdagens skrivelse samt andra lagutskottets ifrågakommande utlåtande skulle överlämnas till väg- och vattenbyggnadsstyrelsen ävensom länsstyrelserna i samtliga län för kännedom och för vidtagande av de åtgärder, som i de hänseenden, vilka i utskottets utlåtande angivits, kunde ifrågakomma för att tillgodose det däri angivna syftet.

#### 1958 års A-riksdag

I *proposition nr 69* till 1958 års A-riksdag, varigenom riksdagens yttrande inhämtades över förslag till ändringar i vägtrafikförordningen m. m., föreslogs slopande av bestämmelsen i 54 § 1 mom. andra stycket vägtrafikförordningen att eljest tillåtet största boggietryck för motordrivet fordon finge på huvudväg överskridas med 2 ton. I en till grund för förslaget liggande skrivelse framhöll väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, att den belastning, som tillåtes på en viss väg, icke bör bero uteslutande på vägens bärrighet och icke ha något samband med dess benämning. Tillåtna boggietryck och bruttovikter framgår, fortsatte styrelsen, av kungörelser, som länsstyrelserna varje år utfärdar före mars månads utgång. Såväl länsstyrelserna som vägmyndigheterna strävar målmedvetet efter att höja belastningen så mycket som möjligt, anförde styrelsen vidare, och ett upphävande av särbestämmelserna om huvudvägar kommer därför icke att medföra någon sänkning av de i praktiken gällande belastningsbestämmelserna för ifrågakommande vägar.

*Riksdagen* hade ingen erinran mot propositionens förslag i ifrågakommande del. Ändring av vägtrafikförordningen i enlighet med förslaget har skett genom SFS nr 222/1958.

#### 1958 års B-riksdag

I de *likalydande motionerna nr B 125* i första kammaren och *nr B 162* i andra kammaren till 1958 års B-riksdag yrkades, att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t måtte giva till känna den stora vikt riksdagen fäs-

ter vid att möjligheter till dispens från gällande bestämmelser om axel- och boggietryck noggrant tillvaratages.

*I remissyttrande anförde väg- och vattenbyggnadsstyrelsen:*

Enligt gällande vägtrafikförordning är det största generellt tillåtna axeltrycket 6 ton och det största tillåtna boggietrycket, vid ett avstånd av 2,0 m eller mindre mellan hjulaxlarna, 8 ton. Vidare är ett fordonets eller fordonstågs bruttovikt maximerad till 8,0 ton, när avståndet mellan första och sista hjulaxeln är mindre än två meter, och till 33,5 ton när samma avstånd är 22,0 m, allt i enlighet med en till vägtrafikförordningen fogad tabell. Sagda axel- och boggietryck samt bruttovikter är att betrakta som normalvärden, vilka vederbörande lokala myndigheter äger ändra genom särskilda föreskrifter. Som även framhålles av motionärerna har axeltrycket genom sådana lokala föreskrifter redan höjts till 7,0 ton på ca 24 procent och till 8,0 ton på ca 7 procent av landets vägar. Boggietrycket har därjämte höjts till 10,0 ton på ca 53 procent, 11,0 ton på ca 9 procent och 12,0 ton på ca 1 procent av vägnätet. Vidare kan nämnas att 16 av landets länsstyrelser, efter rekommendation därom från väg- och vattenbyggnadsstyrelsen i början av innevarande år, föreskrivit, att de i ovannämnda tabellbilaga angivna värdena på tillåten bruttovikt generellt eller i vissa fall får höjas med lika många ton som det för vägen i fråga medgivna boggietrycket överstiger 8 ton.

Genom cirkulär den 15/6 1956 har Kungl. Maj:t anbefallt väg- och vattenbyggnadsstyrelsen och länsstyrelsen att vidtaga de åtgärder, som kan ifrågakomma för att snarast möjligt söka tillgodose den tyngre lastbiltrafikens behov av höjda axel- och boggietryck. Med anledning därav igångsattes inom styrelsen bl. a. en inventering av broars bärförmåga. Hittills har denna inventering, som är mycket omfattande och tidskrävande, genomförts för samtliga riksvägar. Enär broarna framför allt i det sekundära vägnätet utgör flaskhalsar, har därjämte redan undersökts ett antal broar av denna kategori. Berörda vägförvaltningar har efter hand lämnats meddelande om dels de ev. förhöjda axel- och boggietrycken som kunnat tillåtas, dels vilka åtgärder som kan vidtagas för att vid de svagare broarna skall uppnås en bärförmåga motsvarande 12,0 resp. 14,5 tons boggietryck. I anslutning härtill har styrelsen i årets första äskat särskilda anslag av underhållsmedel för ombyggnad och förstärkning av ett antal mindre broar, vilka för närvarande utgör hinder för höjning av axel- och boggietryck på vissa vägar.

För att bereda den tyngre trafiken möjligheter att bättre utnyttja vägar- nas större bärighet under vintern kan lokalt utfärdas antingen allmänna föreskrifter för vissa vägar och/eller meddelas särskilda dispenser från gällande trafikföreskrifter avseende vissa fordon, företag e. d. och på vissa angivna vägar. Innevarande år har inom nio län utfärdats särskilda s. k. vintertekungörelser för trafiken, varvid bl. a. medgivits 1—2 tons högre axeltryck än eljest gällande under den tid vägarna är tjälade. Dessutom har vissa länsstyrelser på ansökan meddelat generella dispenser från gällande belastningsbestämmelser till bl. a. vissa större skogsbolag m. fl. avseende vissa angivna vägar.

Allteftersom styrelsens ovannämnda inventering av broars bärförmåga fortskrider och ekonomiska möjligheter skapas att i förekommande fall vidtaga erforderliga förstärkningsåtgärder, får man räkna med att allt flera



önskemål om högre tillåten belastning såväl allmängiltigt som under viss del av vintern kommer att bli tillgodosedda. Helt naturligt är de allmänna förutsättningarna för en generell höjning av tillåtna belastningar under vintern större i de norra delarna av landet. Det är också i första hand i de nordligaste länen som särskilda vinterkungörelser med längre varaktighet har kunnat utfärdas.

*Andra lagutskottet yttrade i utlåtande nr B 15 år 1958:*

I anledning av riksdagens ovan berörda skrivelse vid 1956 års riksdag förordnade Kungl. Maj:t i juni 1956, att ett tryckt exemplar av skrivelsen jämte andra lagutskottets utlåtande i ärendet skulle överlämnas till väg- och vattenbyggnadsstyrelsen samt länsstyrelserna i samtliga län för kännedom och vidtagande av de åtgärder, som i de hänseenden vilka utskottet i utlåtandet angivit kunde ifrågakomma för att tillgodose det däri angivna syftet. Såsom framgår av väg- och vattenbyggnadsstyrelsens utlåtande över föreliggande motioner igångsatte styrelsen i anledning härav bl. a. en inventering av broarnas bärförmåga. En sådan inventering har ansetts erforderlig, enär broarna, framför allt i det sekundära vägnätet, utgör flaskhalsar, när det gäller att bedöma vilka tryck som kan tillåtas för vägarna. Efter hand som inventeringen fortskridit har berörda vägförvaltningar lämnats meddelanden om vilka tryck som kan tillåtas och vilka åtgärder som kan vidtagas för att ernå större bärförmåga. Styrelsen har även i årets petita äskat särskilda anslag av underhållsmedel för ombyggnad och förstärkning av ett antal mindre broar. Av styrelsens yttrande framgår vidare, att för att bereda den tyngre trafiken möjligheter att bättre utnyttja vägarnas större bärighet under vintern innevarande år inom nio län utfärdats s. k. vinterkungörelser för trafiken, varvid för tid då vägarna är tjälade medgivits 1—2 tons högre axeltryck än eljest. Dessutom har vissa länsstyrelser på ansökan meddelat generella dispenser från gällande belastningsbestämmelser till vissa större skogsbolag m. fl. avseende vissa angivna vägar. Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen anför vidare i sitt yttrande, att man efter hand som styrelsens inventering av broars bärförmåga fortskrider och ekonomiska möjligheter skapas att i förekommande fall vidtaga erforderliga förstärkningsåtgärder får räkna med att allt flera önskemål om högre tillåten belastning, såväl allmängiltigt som under viss del av vintern, kommer att bli tillgodosedda.

Utskottet delar för sin del helt motionärernas uppfattning angående värdet av att vägarnas kapacitet till fulla utnyttjas, när det gäller att fastställa högsta tillåtna vägbelastningar. Det måste även vara ett angeläget intresse att tillse att vägarna hålles vid en sådan standard, att de moderna trafikmedlens transportmöjligheter så långt möjligt kan utnyttjas. Av särskild vikt synes även vara att i möjligaste mån likformiga regler kommer att gälla för olika delar av landet. Framför allt synes böra eftersträvas samordning av bestämmelserna för angränsande län. Av den redogörelse som ovan lämnats framgår emellertid, att vederbörande myndigheter för närvarande ägnar stor uppmärksamhet åt de i motionerna berörda problemen. Det synes utskottet därför icke påkallat att föreslå riksdagen att nu återigen ingå till Kungl. Maj:t med skrivelse i ämnet.

På grund av det anförda hemställde utskottet, att motionerna icke måtte föranleda någon riksdagens åtgärd.

*Riksdagen* beslöt i enlighet med utskottets utlåtande.

### 1960 års riksdag

I de *likalydande motionerna nr 313* i första kammaren och *nr 389* i andra kammaren till 1960 års riksdag yrkades, att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t måtte anhålla om revidering av bestämmelserna i 54 § vägtrafikförordningen.

I sitt av *riksdagen* godkända utlåtande nr 22 år 1960 yttrade *andra lagutskottet*:

Riksdagen behandlade senast vid 1958 års B-riksdag motioner av i huvudsak samma innebörd. Därvid avslogs motionerna i enlighet med vad andra lagutskottet hemställt. I sitt utlåtande underströk utskottet, att det var av värde dels att vägarnas kapacitet till fullo kunde utnyttjas, dels att vägarna hölls vid en sådan standard, att de moderna trafikmedlens transportkapacitet så långt möjligt kunde utnyttjas. Då vederbörande myndigheter emellertid ägnade stor uppmärksamhet åt de i motionerna berörda problemen syntes det utskottet icke påkallat att riksdagen gjorde någon framställning i ämnet.

Sedan 1958 har icke inträffat någonting av beskaffenhet att föranleda till ett ändrat ställningstagande i förevarande fråga.

Utskottet hemställde, att motionerna icke måtte föranleda någon riksdagens åtgärd. Vid utlåtandet fanns fogade *reservationer*.

### Remissyttrandena

#### *Statens trafiksäkerhetsråd* anför:

Den i motionerna avhandlade frågan torde närmast vara av vägteknisk och trafikekonomisk art. I den mån gällande bestämmelser uppmuntra till konstruktion av fordon eller sammansättning av fordonståg, vilka ur trafiksäkerhetssynpunkt ej fylla de anspråk som kunna uppställas, måste det givetvis vara ett önskemål från rådet att bestämmelserna ändras. I vad mån detta är fallet och i vad mån en ändring i de gällande bestämmelserna är möjlig med hänsyn till vägnätets beskaffenhet undandraget sig emellertid rådets bedömning.

*Kungl. väg- och vattenbyggnadsstyrelsen*, som avstyrker motionerna, erinrar inledningsvis om att frågan varit föremål för behandling vid tidigare riksdagar och anför:

I förevarande motion framhålles, att vägtrafikförordningens 54 §, som bl. a. meddelar särskilda föreskrifter om hur avståndet mellan en fordonskombinations första och sista axel skall förhålla sig till bruttovikten, exemplifierar hur en bestämmelse kan fördyra transporkostnaderna utan att

syftet med bestämmelsen synes ha annat än teoretiskt värde, eftersom koncentrerade belastningar på vägbroar inte förebygges med en bestämmelse av denna typ.

Vid utformningen av bestämmelserna i vägtrafikförordningens § 54 har syftet varit att så långt som möjligt utnyttja vägarnas bärighet för att vinna en förbättrad transportekonomi. Det ansågs därvid nödvändigt att fastställa en tillåten bruttovikt hos fordon och fordonståg som funktion av avståndet mellan första och sista axeln, i avsikt att skydda broarna mot farliga överbelastningar. Föreskriften var nödvändig i dåvarande läge och är det allt fortfarande. Ombyggnaden av brobeståndet har ännu inte nått sådan omfattning att regeln kan slopas. Om man skulle välja att häva restriktionerna med avseende på bruttovikten måste andra åtgärder vidtagas för att förhindra alltför stora koncentrerade laster, exempelvis att sänka de för närvarande medgivna axel- och boggitrycken. En sådan lösning anser styrelsen direkt motverka strävandena att sänka transportkostnaderna.

Styrelsen har i tidigare yttranden i dessa frågor understrukit att styrelsen är positivt inställd till strävandena att till det yttersta utnyttja vägarnas kapacitet. Styrelsens initiativ i dessa avseenden har givit påtagliga resultat under de senaste åren. För närvarande är ca hälften av landsbygdens allmänna vägnät upplåtet för 8 tons axeltryck och 12 tons boggitryck. Av de förutvarande riksvägarna (nr 1—14) är praktiskt taget samtliga (98,5 %) upplåtna för nämnda belastning, och förhållandet är ungefär detsamma i vad avser de genomgående (nr 20—401) länsvägarna (91 %). Styrelsen följer utvecklingen med största uppmärksamhet och kommer att verka för att inga vägar åsättes lägre belastningsvärden än de nämnda utan vägande skäl. Det kan också ånyo framhållas att länsstyrelserna regelmässigt accepterat styrelsens förslag att även höja den tillåtna bruttovikten enligt 54 § VTF med lika många ton, som det för vägen medgivna boggitrycket överstiger 8 ton.

Enligt motionärernas åsikt skulle kombinationen 8 tons axeltryck och 12 tons boggitryck innebära en inkonsekvens och 8 tons axeltryck och 14,5 tons boggitryck bättre motsvara varandra ur vägbelastningssynpunkt. Så är emellertid icke fallet. För broarnas del har verkställda undersökningar givit vid handen att i många fall ett boggitryck av 12 ton kan tillåtas utan eller med relativt enkla förstärkningsåtgärder medan däremot en höjning till 14,5 ton skulle draga mycket stora kostnader för nödvändiga arbeten.

I Väst-Tyskland har nyligen fastställts nya föreskrifter rörande fordons längd och axeltryck m. m. De är i korthet följande:

största tillåten längd för 2-axligt fordon:	11 m
» » » » fleraxligt fordon och buss:	12 m
» » » » bil med påhängsvagn:	15 m
» » » » bil med annan släpvagn:	16,5 m
största tillåtet axeltryck	8 ton (på drivaxel 10 ton)
» » boggitryck	14,5 ton (om axelavst. < 1,3 m)
» » » »	16,0 » ( » » ≥ 1,3 m)
» tillåten bruttovikt för 2-axligt fordon:	16,0 ton
» » » » fleraxligt fordon:	22,0 ton
» » » » bil med påhängsvagn:	32 ton
» » » » bil med annan släpvagn:	32 ton

Dessa längd- och belastningsbestämmelser kommer att framdeles få betydelse även för svenska förhållanden. De svenska lastbilar, som användes i internationell trafik mellan Sverige och kontinenten, måste efter hand anpassas efter dessa bestämmelser. Hänsyn måste även tagas till utländska fordon, som framföres på svenska vägar. Om reciprocitet i vad avser tillåtna belastningar ej kan uppnås, föreligger risk att restriktioner beträffande de svenska bilarnas axeltryck m. m. på utländska vägar kommer att genomföras. Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen kommer därför att påbörja undersökning om vissa vägstråk — i första hand riksvägarna — skulle kunna tillåtas trafikeras med fordon som fyller nyssnämnda villkor.

Även ur andra synpunkter måste noga övervägas om icke en begränsning av den tillåtna fordonslängden bör införas även i Sverige. Under senare år har en markant ökning mot allt större längder på fordonstågen kunnat förmärkas. Längder på 20 m och mera är numera ej så ovanliga. Ur trafik-säkerhets- och framkomlighetssynpunkt kan en sådan utveckling innebära stora nackdelar. Styrelsen anser därför att denna fråga bör utredas.

*Svenska lasttrafikbilägareförbundet* tillstyrker motionen och anför:

Med hänsyn till de erfarenheter som sedan början av 1950-talet vunnits angående belastning av vägar och broar under löpande transportarbete anser SLF att det normerande axel- respektive boggietrycket numera bör ändras till 8 tons axel- respektive 12 tons boggietryck. Undantag härifrån såväl nedåt som uppåt må kunna meddelas av lokal myndighet i samråd med VoV-styrelsen (vägförvaltning).

SLF anser nu också att förutsättningar finns för att allmänt på vissa vägsträckor eller vägdelar införa ett högre axel- och boggietryck än 8 respektive 12 ton och därmed tillämpa de rekommendationer som Sverige anslutit sig till i dels Genèvekonventionen av 1949 dels Europeiska transportministerkonferensen hösten 1960 och slutligen den svenska vägplanen som riksdagen antog 1959.

Med nuvarande svenska utformning av 54 §:s bruttoviktstabell — vilken motsvarar 1,25 tons ökad vikt per meter förlängt axelavstånd — följer att såväl fordon som fordonståg (fordonskombination) måste bli långa, oavsett om detta är önskvärt eller ej med hänsyn till koncentrerade fordonslaster.

Då således en relativt låg viktökning medför betydande längdökning, följer därav att släpvagnar måste kopplas till dragbil medelst långa och utbytbara dragstänger för att fordonsekipaget till fullo skall kunna utnyttja medgivna axel- och boggietryck, eller också måste fordonen byggas ut med långa ev. varierande axelavstånd, vilket i båda fallen ställer sig praktiskt ogenomförbart. Långa dragstänger är ur trafiksäkerhetssynpunkt mindre lämpliga; dels försvåras omkörningen och dels följer inte alltid släpvagnen exakt i dragbilens hjulspår — kursstabiliteten blir också lidande av de långa dragstängerna. En ur både trafiksäkerhets- och transportteknisk ekonomisk synpunkt lämplig fordonskombination — dragbil med påhängsvagn (tillåten för en hastighet av 60 km/tim.) blir i mycket ringa grad tillämpbar på grund av bruttovikt/längdbegränsning, vilket medför stora negativa, ekonomiska konsekvenser inom skogs-, malm-, olje-, kemiska, mjölk-, piggyback- m. fl. transportområden.

Inkonsekvenserna av nuvarande längd/viktbe-gränsning framstår än klarare om man betänker att två eller flera fordon helt skilda och oberoende

av varandra kan i vissa skeden framföras omedelbart efter varandra och därvid innehålla större sammanlagd fordonsvikt på samma längdavstånd som bestämmelsen medger enligt vidstående figurer över normalfordon.

Tidigare har här berörts internationella rekommendationer, vad gäller bruttovikt/längdbestämmelser, då först Genèvekonventionen av år 1949. Tillämpning av denna konventions rekommendation kan nu 15 år senare starkt ifrågasättas riktigheten utav. De faktorer som under mitten av 1940-talet låg till grund för dess utarbetande härstammar från i huvudsak amerikanska erfarenheter, kompletterade med teoretiska beräkningar. Konstruktions- och kvalitetsmässigt byggdes dock broar och vägar efter samma principer i Amerika som i Sverige under 1930- och 1940-talen.

Skillnaden mellan våra och amerikanska förhållanden i slutet av 1940-talet var dock att i Amerika tillämpade man redan vid denna tid de axel- och boggietryck, som vi för närvarande söker få till stånd här i landet. Tillräcklig, mångårig, praktisk erfarenhet saknades dock under 1940-talet i Europa och framför allt här i Sverige. Broars och vägars bärighet och utmattningen av desamma har först på senare år kunnat bedömas med hänsyn till den enorma utvecklingen av landsvägstrafiken, större, bärkraftigare och effektivare fordon, m.m. Dessa faktorer har också kommit till synes i VoV-styrelsens ställningstagande — dock endast vad gäller vägars och broars bärighet — på bekostnad av längre fordonsekipage, som ur transportteknisk och trafiksäkerhetssynpunkt är mindre lämpliga.

Beträffande tillämpningen av bruttovikt/längdbestämmelserna i Sverige är förhållandet sådant att under 1950-talet har en kraftig ökning av den tunga lastbilstrafiken ägt rum och kommer med säkerhet att göra så fortsättningsvis, till fromma för vårt näringsliv. Under denna tid har vårt bro- och vägbestånd med glans bestått den belastning som detsamma, lagligt eller olagligt, blivit utsatt för, vilket speciellt torde vara fallet vid skogstransporter — transporter som dessutom till huvudsaklig del äger rum i mellersta och norra delen av landet, där vi också till övervägande del har landets flesta broar och mindre bärkraftiga vägnät. Förhållandet har varit och torde fortfarande vara sådant, att en mycket stor del av de tunga lastbils ekipagen icke uppfyller längdbestämmelsernas krav.

Tiden synes nu, som motionärerna anser, vara inne för en genomgripande revidering av 54 §.

SLF anser för sin del att bruttovikt/längdbestämmelsen i VTF § 54, som tillfördes VTF vid dess omarbetning 1951, nu helt kan och bör slopas. Därest så inte skulle kunna ske, bör densamma genomgripande revideras och förenklas, exempelvis att endast äga tillämpning för axelavstånd intill 2,0 m ev. en bruttovikt/längdbestämmelse med begränsad räckvidd, en kompletterad med en angivelse av förhållandet mellan intilliggande axlar.

Med stöd av ovanstående vill SLF kraftigt understryka vikten av att här berörda frågor erhåller en så snabb lösning som möjligt; detta med speciell hänsyn till de standardiseringstekniska och ekonomiska konsekvenser som sammanhänger med en fördröjning av frågans lösning.

*Sveriges skogsägareförbund* tillstyrker motionen under framhållande av att 54 § vägtrafikförordningen utgör ett påtagligt hinder för lastbilstransporternas förbilligande. Förbundet hänvisar till promemoria av *Skogs-*

*brukets motortransportkommitté*. I denna framhålls, att varje faktor som reducerar lastkapaciteten hos ett fordon är till ekonomiskt men för transporten. Vidare anföres:

En modern lastbil (t ex Scania Vabis L och LS 75 serie, Volvo Titan), som fyller kraven för lämplighet som »skogsbil», ger redan i standardutförande vid fullt utnyttjande av den tekniskt möjliga lastkapaciteten upphov till 10,5 tons axeltryck resp 14,5 tons boggietryck. I specialutförande (tandemdriven boggie) ökas boggietrycket till 17 ton. Detta år släpps en ny typ i ovannämnda serie ut, där motorstyrkan ökats från 165 till 205 Hkr. Detta visar att transportmedlens utveckling ligger långt före och går betydligt snabbare än vägarnas.

Den bör vidare beaktas att dessa stora bilar till övervägande del körs med stora släpvagnar vanligen 2-axliga med en bruttovikt av 16 ton. Tandemdrivna bilar av ifrågavarande typer kunna dra två sådana släpvagnar. Utan släpvagnen, som i regel kan ta större last än dragbilen, fördyras transporten på för skogsbruket aktuella medeltransportavstånd till ungefär det dubbla.

Enligt Väg- och Vattenbyggnadsstyrelsens statistiska uppgifter för 1959—1960 medges på de allmänna vägarna 8/12 tons axel/boggietryck på ca 50 % av vägnätet, 7/11 på ca 3 % och 6/10 och därunder på ca 47 %. Medelvärdet av den tillåtna bärigheten ligger alltså ganska nära 7/11 ton. Härtill kommer att i de norra länen under den tid vägarna varit tjälade i regel medgivits »vinteraxeltryck» på 8/12 ton och på sina håll t o m på 10/14,5 ton, givetvis med inskränkningar för sådana vägar, där broarna eller vägkroppen inte ansetts tåla så höga belastningar.

För övrigt förtjänar omnämnas att den internationella vägkonventionen av 1949, som biträtts av bl a Sverige, rekommenderar 8/14,5 tons axel/boggietryck. En motsvarande rekommendation av 1960 går ut på 10/16 ton.

De stora transportaggregaten visa enligt gjorda stickprovundersökningar en klar tendens att öka i antal och detta trots svårigheterna att skaffa dem någotsånär kontinuerlig sysselsättning (från 6 % 1957 till 18 % 1959). Det synes alltså med hänsyn till denna utvecklingstendens berättigat att undersöka hur de större aggregaten förhålla sig till nu gällande axel- och boggietryck och vilken inskränkning de röna av § 54:s längdbestämmelser.

I bilaga 1 ha vissa data för olika bärighetsfall ställts upp. Av denna framgår, att med utgångspunkt från nu gällande medelaxeltryck, 7/11 ton, den nyttiga lasten vid 8/12 ton ökas med ca 19,5 % och vid 8/14,5 ton med ca 40 %.

Då vid större last terminaltiden även ökas och dessutom genom större drivmedelsförbrukning, reparationskostnad, gummikostnad m m transportkostnaden ytterligare fördyras, blir den transportvinst man gör icke fullt så stor som lastökningen. På det för denna fordonstyp aktuella medeltransportavståndet 80—90 km blir transportvinsten vid 8/12 ton ca 10 % och vid 8/14,5 ton ca 19,5 %. Dessa siffror ökas ytterligare i den mån rationaliserade metoder med snabbastare vinna terräng. Om övergången till större transportenheter fortsätter i hittillsvarande takt, kunna vi om ett par år räkna med att ta hem ca hälften av den biltransporterade virkeskvanititeten med fordon av här behandlad typ. Eftersom biltransportkostnaderna för rundvirke i år kan uppskattas till i runt tal 1/4 miljard kr. skulle under sådant

förhållande och 8/14,5 tons vägbärighet transportvinsten bli av storleksordningen 25 milj. kr. Ur skogsbrukets synpunkt måste det därför betecknas som ytterst angeläget att proportionen axel/boggietryck sättes till 8/14,5 ton.

I tabell A till *vägtrafikförordningens § 54* sättes den minimalt tillåtna bruttovikten i relation till fordonets eller fordonstågets längd. Tabellen är uppgjord för ett axeltryck av 6 ton och ett boggietryck av 8 ton. Genom tilläggsbestämmelser får den tillåtna bruttovikten höjas med lika många ton som det tillåtna axel- resp boggietrycket överstiger tabellens grundvärden. Någon maximalängd för ett fordonståg är icke stipulerad i förordningen. Någon inskränkning i bruttovikten behövde sålunda icke äga rum, blott fordonståget gjordes tillräckligt långt, vilket kunde ske t ex genom förlängning av dragstången eller tillkoppling av ytterligare en släpvagn. Då ett sådant förfaringssätt ur trafiksäkerhetssynpunkt icke är acceptabelt, kan man därför i praktiken räkna med att åtminstone fordonståg med för lång dragstång icke blir godkända vid besiktning. Längden av ett fordonståg med dragbil och en tvåaxlig släpvagn måste därför begränsas till ca 16 m mellan första och sista axel. Under sådant förhållande nedsättes den nyttiga lasten enl bilaga 1, så att den transportvinst, en högre bärighet skulle kunna ge, i det närmaste försvinner.

§ 54:s längdbestämmelser synas åsyfta att förebygga ett alltför stort koncentrat av bärande axlar, varmed man i första hand vill skydda broar med lägre bärighet. Detta skydd blir emellertid, när det gäller släpvnagsfordon, illusoriskt, enär större bruttovikter inom samma längdmått som fordonstågets kan åstadkommas av två nära varandra körande boggiebilar.

Enär de inskränkningar i lastförmågan för de för skogsbruket lämpligaste fordonstågen för virkestransport, som äro en följd av bestämmelserna i § 54 A, innebära ett allvarligt men för dessa transporter och enär bestämmelserna i paragrafen ändock icke helt lämnar det avsedda skyddet, tillstyrkes en revidering av vägtrafikförordningens § 54, varvid bruttoviktens beroende av viss minimalängd bör slopas eller ersättas med mera ändamålsenliga föreskrifter.

### Utskottet

Riksdagen har vid ett flertal tidigare tillfällen haft att taga ställning till motioner av i huvudsak samma innebörd som de förevarande, senast vid 1960 års riksdag. Då avslogs motionerna i enlighet med vad andra lagutskottet hemställt. I sitt utlåtande underströk utskottet, att bärkraften hos vägar och broar satte en gräns för de belastningar som kunde tillåtas. Utskottet framhöll också att det givetvis var angeläget dels att vägarnas kapacitet till fullo kunde utnyttjas, dels att vägarna hölls vid en sådan standard, att de moderna trafikmedlens transportkapacitet så långt möjligt kunde utnyttjas. Då vederbörande myndigheter emellertid ägnade stor uppmärksamhet åt de i motionerna berörda problemen syntes det utskottet icke påkallat att riksdagen gjorde någon framställning i ämnet.

Såsom framgår av väg- och vattenbyggnadsstyrelsens remissyttrande är

frågan föremål för styrelsens uppmärksamhet. Med hänsyn härtill och då skäl till ändrat ställningstagande icke föreligger hemställer utskottet,  
att förevarande motioner, I: 278 och II: 241, icke måtte  
föranleda någon riksdagens åtgärd.

Stockholm den 25 april 1961

På andra lagutskottets vägnar:

AXEL STRAND

*Vid detta ärendes behandling har närvarit*

från första kammaren: herrar Strand, Nils Elowsson, Axel Svensson, fru Carlqvist, fru Gärda Svenson, fröken Nordström,\* herrar Kaijser och Nyman;\*

från andra kammaren: herrar Anderson i Sundsvall, Nilsson i Göteborg, Rimmerfors, Odhe,\* Bengtsson i Varberg, fröken Sandell, herrar Gustavsson i Alvesta och Hamilton.\*

\* Ej närvarande vid utlåtandets justering.

### Reservation

av fru *Gärda Svenson*, herrar *Kaijser*, *Gustavsson* i Alvesta och *Hamilton*, vilka ansett att utskottet bort anföra:

I föreliggande motioner hemställes om en översyn av 54 § vägtrafikförordningen i syfte att möjliggöra användningen av mera ekonomiska fordonskombinationer. Motionärerna har därvid framhållit, att svårare koncentrerad belastning än den, som medgives för fordonskombination, legitimt kan förekomma.

Av remissyttrandena framgår, att en närmare prövning av dessa problem får anses i hög grad påkallad. Enligt utskottets mening är det från ekonomisk synpunkt angeläget att de moderna transportmedlens kapacitet kan utnyttjas till fullo. Gällande axel- och boggietrycksbestämmelser kan inte maximalt utnyttjas med mindre än att man tillämpar långa fordonskombinationer, exempelvis genom att förlänga dragstång och släpvagnsram. Från trafiksäkerhetssynpunkt torde ett sådant tillvägagångssätt vara mindre lämpligt. Utskottet finner sig därför böra tillstyrka det i motionerna framförda yrkandet om närmare prövning av dessa spörsmål.

Aberopande det anförda hemställer utskottet,

att riksdagen måtte med bifall till förevarande motioner, I: 278 och II: 241, i skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla om skyndsamt prövning av frågan om revidering av 54 § vägtrafikförordningen i syfte att tillgodose de i motionerna framförda synpunkterna.