

Nr 16

Utlåtande i anledning av väckta motioner angående högsta tillåtna axel- och boggietryck för motorfordon.

Tredje lagutskottet har behandlat följande inom riksdagen väckta, till lagutskott hänvisade motioner, nämligen

a) nr 345 i första kammaren av herr *Lundström m. fl.* och nr 395 i andra kammaren av herrar *Jönsson* i Ingemarsgården och *Nyberg*, i vilka motioner, som är likalydande, hemställes »att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t måtte föreslå en sådan ändring av vägtrafikförordningen, 54 § 1 mom., att högsta tillåtna axeltrycket ändras från 6 till 8 ton, högsta boggietrycket ändras från 8 till 12 ton samt att den i bilaga A redovisade bruttoviktstabellen ökas med 4 ton», samt

b) nr 442 i första kammaren av herr *Virgin* och nr 531 i andra kammaren av herrar *Cassel* och *Bohman*, i vilka motioner, som ävenledes är likalydande, hemställes »att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t måtte föreslå sådan ändring av vägtrafikförordningens 54 § 1 mom. att högsta tillåtna axeltrycket ändras från 6 till 8 ton, högsta boggietrycket ändras från 8 till 12 ton samt att den i bilaga A redovisade bruttoviktstabellen ökas med 4 ton».

Beträffande grunderna för motionsyrkandena får utskottet, i den mån redogörelse ej lämnas nedan, hänvisa till motionerna I:345 och II:531.

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 63 § 2 mom. fästas sådana villkor, som kan anses nödiga till förebyggande av fara för trafiksäkerheten eller skada å vägen.

Jämlikt 62 § 1 mom. i förordningen åligger det länsstyrelse ävensom ovan angiven stadsmyndighet att före viss tid varje år utfärda kungörelse om vägar och gällande lokala trafikföreskrifter enligt de närmare grunder väg- och vattenbyggnadsstyrelsen bestämmer.

Har beträffande allmän väg, gata eller annan plats utfärdats lokal trafikföreskrift, avseende förbud eller påbud för trafiken på vägen, skall enligt 64 § 2 mom. föreskriften, om så lämpligen kan ske, tillkännages genom förbudsmärke respektive påbudsmärke.

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 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)*, vilken i avseende å Sverige trädde i kraft den 26 mars 1952.

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 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 torde 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 tillgodosåg 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 föreföll även i övrigt lämpliga. På grund härav ansåg 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 blev 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 var det lämpligast, att normalregeln valdes så, att såväl dispensernas som restriktionernas antal hölls inom rimliga gränser. Valet mellan de tre alternativen blev vid sådant förhållande närmast ett rent praktiskt problem, d. v. s. den regel borde gälla, som var 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 var enligt statsrådets mening lämpligt, att hänsyn togs också till de väg- och broförbättringar, som påräknades bli utförda under de närmaste åren. Statsrådet ansåg en grundregel, vilken i början av sin tillämplighetstid förutsatte ett ökat antal restriktioner, som emellertid undan för undan bortföll, vara att föredraga framför en regel, som visserligen motsvarade dagens läge men inom några få år blev 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 medgavs.

Propositionen och motionerna behandlades jämte andra motioner av andra lagutskottet i dess utlåtande nr 30. I fråga om boggietryck anförde utskottet bl. a. att av landets huvudvägnät — varå mer än hälften av trafikflödet framgick — var 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 spörsmålet på ett praktiskt sätt lösas, om man bibehöll 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 boggietryck på huvudväg måtte bestämmas till 10 ton. Bestämmelserna i vägtrafikförordningen utformades på sätt riksdagen förordat.

1956 års riksdag

I de likalydande motionerna I:27 och II:30 till 1956 års riksdag hemställdes »att riksdagen måtte i skrivelse till Kungl. Maj:t hemställa om en skyndsam utredning angående möjligheterna för en höjning av maximala 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 vägsträc-

korna 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.

Vägbansens bärighet påverkas i regel starkt av växlingarna i årstiderna och av de klimatiska förhållandena i övrigt. Vägarna torde sålunda få 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 motionernas 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 ifrågavarande 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 ifrågavarande vägar.

Riksdagen hade ingen erinran mot propositionens förslag i ifrågavarande 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 fäster 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 fordons 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 kunna 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 härtil har styrelsen i årets petita 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. vinterkungörelser för trafiken, varvid bl. a. medgivits 1—2 tons högre axeltryck än eljest gällande under den tid vägar- na 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 för att i förekommande fall vidtaga erforderliga förstärkningsåtgärder, för man räkna med att allt flera önskemål om högre tillåten belastning, såväl allmänningligt 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 nord-

ligaste 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 där 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 fullo utnyttjas, när det gäller att fastställa högsta tillåtna vägbelastningar. Det måste även vara ett angeläget intresse att tillse att vägarna hålls 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 höra 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, vid 1960 års riksdag väckta motionerna I:313 och II:389 hemställdes om en översyn av bestämmelserna angående axel- och boggie-

tryck i syfte att höja de i sådant avseende tillåtna högsta belastningarna. Motionärerna förmenade, att de gällande bestämmelserna var föråldrade och icke i rimlig utsträckning anpassade efter den moderna transportteknikens krav.

Andra lagutskottet fann i sitt av riksdagen godkända *utlåtande nr 22* att, eftersom vederbörande myndigheter ägnade stor uppmärksamhet åt de i motionerna berörda problemen, det icke var påkallat att riksdagen gjorde någon framställning i ämnet. Efter år 1958, då motioner av i huvudsak samma innehåll behandlades, hade enligt utskottet ej heller någonting inträffat av beskaffenhet att föranleda till ett ändrat ställningstagande i frågan.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsens framställning i ämnet, m. m.

I årets statsverksproposition (bil. 8 s. 37 ff) redogöres för vad väg- och vattenbyggnadsstyrelsen i sitt yttrande anför beträffande den del av verksamheten som avser utredningar rörande vägnätets tillstånd samt fordons- och trafikutvecklingen. Styrelsen uttalar i huvudsak följande.

Kvalitetsgraderingen av vägnätet, som började med riksvägarna, har fortgått även under år 1963 och främst gällt de primära delarna av länsvägnätet. I första hösten 1962 angavs att endast ca 20 % av riksvägnätet har fullgod standard i förhållande till vägplanens målsättning. I förhållande till dagens trafik har ca 60 % av riksvägnätet tillfredsställande standard, medan 40 % är i behov av omedelbar ombyggnad. Inventeringen har i stort sett avslutats för de viktigaste delarna av länsvägnätet. Inom styrelsen har upprättats ett preliminärt förslag till primärt länsvägnät, som tills vidare begränsats till ca 10 000 km. Av kvalitetsgraderingen framgår att ca 40 % av det primära länsvägnätet har tillfredsställande standard i förhållande till dagens trafik, medan 60 % av detta vägnät är i behov av omedelbar ombyggnad. Betydande variationer i standarden förekommer i olika delar av landet. Inom Stockholms-, Göteborgs- och Malmöregionerna har sålunda ca 50 % av det primära länsvägnätet tillfredsställande standard, medan i de nordligaste delarna av landet samt i vissa delar av mellersta Sverige endast 25 à 30 % kan anses ha godtagbar standard. Kvalitetsgraderingen av riksvägnätet och det primära länsvägnätet kommer att vara i stort sett avslutad vid utgången av år 1963. Styrelsen avser att senare verkställa en stickprovsmässig inventering av standarden för det övriga länsvägnätet.

Av *broinventeringen* framgår att ett axeltryck av åtta ton eller mera och ett boggietryck av tolv ton eller mera f. n. kan tillåtas på resp. 88 och 83 % av totala antalet broar. På enbart europavägarna kan samma axel- och boggietryck tillåtas på resp. 100 och 99 % av broarna. För övriga riksvägar är motsvarande procenttal resp. 98 och 95 och för primära länsvägar resp. 92 och 89. Möjligheten att framföra fordon med 10 tons axeltryck och 14,5 tons boggietryck är mera begränsad och endast resp. 68 och 67 % av samtliga broar tillåter denna last. Av europavägarnas broar kan emellertid 92 % tillåtas för dessa tryck. Största förändringen har skett beträffande europavägarna där 10 tons axeltryck och 16 tons boggietryck nu kan tillåtas på 87 % av broarna mot 61 % föregående år. Detta innebär att endast ca 70 broar återstår att bygga om eller förstärka för att nämnda trafikbelastning skall kunna tillåtas på samtliga 559 broar på europavägarna.

Härefter anger styrelsen ett väsentligt syfte med väginvesteringarna vara ett skapande av snabba och bärkraftiga vägar för godstransporterna för att därigenom möjliggöra lägre transportkostnader. Senast tillgängliga uppgifter rörande *tillåtna axel- och boggietryck* visar att 99,7 % av riksvägarna är upplåtna för 8 tons axeltryck och 12 tons boggietryck. För de viktigare länsvägarna är motsvarande procenttal 94,8 och för övriga länsvägar 55,9. Den andel av det totala vägnätet som upplåtes för 8 tons axeltryck och 12 tons boggietryck har under det senaste året ökat från 54 till 67 %. Styrelsen erinrar i sammanhanget om att styrelsen i *skrivelse den 16 maj 1963* till Kungl. Maj:t förordat ett axeltryck av åtta ton och ett boggietryck av tolv ton som generellt tillåten belastning på det allmänna vägnätet. Till följd av bl. a. den förbättrade standarden har en generell höjning av hastighetsgränserna för vissa lastfordon till 70 km/tim kunnat genomföras under år 1962.

Styrelsen anför vidare följande.

Samtidigt med att en allt större del av vägnätet upplåtits för en högre belastning har en förskjutning skett inom lastbilsparkens sammansättning mot en allt större andel lastbilar och släpvagnar, som skulle kunna utnyttja högre axel- och boggietryck än 8/12 ton. En undersökning visar, att en höjning av axel- och boggietrycken från 8/12 ton till 10/16 ton torde kunna utnyttjas av en så stor andel av fordonen, att dessas sammanlagda last skulle kunna ökas med ca 20 %. Transportkostnaderna kommer emellertid att minska med endast 15—20 %, då bl. a. drifts- och amorteringskostnader ökar.

Lastbilstrafiken på utlandet har ökat mycket snabbt. I trafiken över Öresund ökade sålunda antalet lastbilar under år 1962 med 20 % och gods- vikten med 30 %. Uttryckt i absoluta tal uppgick den sammanlagda på lastbil transporterade godsvikten detta år till 540 000 ton. De länder, som huvudsakligen beröres av denna trafik, tillämpar samtliga 10/16 ton eller högre axel- och boggietryck. Axel- och boggietryck av 10/16 ton har rekommenderats av den europeiska transportministerkonferensen år 1960.

Under år 1963 har undersökts vilka vägar, som f. n. skulle kunna upplåtas för ett axeltryck av 10 ton och ett boggietryck av 16 ton. Undersökningen har visat, att i allmänhet endast kortare och isolerat liggande vägsträckor kan upplåtas för 10/16 ton. På större riksvägar och länsvägar är dock möjligheterna härför något bättre. Styrelsen har utgått från att högtrafikerade vägar, som bildar längre sammanhängande transportsträckor, i första hand bör upplåtas för det högre axel- och boggietrycket. I enlighet härmed har två alternativ diskuterats. Det första av dessa omfattar enbart europavägarna, d. v. s. i stort sett de vägar som förutom att de utgör huvudstråk för den internationella trafiken även har den största långväga godstrafiken och knyter samman de tre storstadsområdena. Det andra alternativet omfattar europavägarna i kombination med främst vissa vägar inom Skåne- regionen, Göteborg-Vänerregionen samt Stockholm-Mälardalen med Bergslagen. Kostnaderna för en upprustning till en bärighet av 10/16 ton enligt det senare alternativet beräknas till ca 675 mkr. Många av dessa vägar har emellertid en sådan geometrisk standard att en upprustning enbart i bärighets- avseende icke är försvarbar. En upprustning jämväl i fråga om den geomet-

riska standarden av de i detta avseende sämsta vägarna medför att nämnda kostnad ökar till ca 5 000 mkr. Tidpunkten för förverkligandet av detta vägnät kommer därför att ligga långt fram i tiden. Ett betydande antal vägsträckor kan emellertid redan nu eller efter endast smärre förbättringsarbeten upplåtas för 10/16 ton. Styrelsen kommer därför att medverka till att delar av vägnätet successivt upplåtes för ett axeltryck av 10 ton och ett boggietryck av 16 ton.

Motionerna

I motionerna I:345 och II:395 erinras om att väg- och vattenbyggnadsstyrelsen i skrivelse till Kungl. Maj:t den 16 maj 1963 föreslagit att axeltrycksbestämmelserna i vägtrafikförordningen ändras så att 8 tons axeltryck, 12 tons boggietryck och motsvarande bruttovikt blir generellt medgivna. Enligt motionärerna har detta förslag hittills ej lett till någon åtgärd från Kungl. Maj:ts sida, och ej heller har det antytts att frågan avses att bli behandlad i den aviserade propositionen angående ändringar i vägtrafikförordningen.

I sagda motioner samt i motionerna I:442 och II:531 påpekas att fordonbeståndet anpassats för de högre axeltrycken, varför en stor del av lastbilsparken ej är lämpad för trafik på vägar med mindre bärighet. Oaktat sålunda den övervägande delen av vägnätet anpassats till trafikens krav har någon ändring av bestämmelserna om axeltryck och bruttovikter ej företagits, vilket innebär att avvikelser från vad som kommit att bli gängse förhållanden ej behöver särskilt markeras genom vägmärken. Det förväntas enligt motionärerna att bilföraren på eget initiativ skaffar sig kännedom om de axeltrycksbestämmelser som gäller för de vägar han ämnar befara. Särskilt i de fall bilföraren utför körningar långt från hemorten bereder detta honom självfallet betydande svårigheter. Motionärerna gör slutligen gällande att överträdelse av de gällande axeltrycksinskränkningarna torde i många fall kunna tillskrivas bristande kännedom om de aktuella förhållandena.

Utskottet

Enligt bestämmelser i vägtrafikförordningen får motordrivet fordon eller därtill kopplat fordon icke föras på allmän väg, gata eller annan allmän plats, då axeltrycket överstiger 6 ton, då boggietrycket överstiger 8 ton eller då fordonets eller fordonstågets bruttovikt överstiger, vid mindre avstånd än 2 m mellan första och sista hjulaxeln, 8 ton samt, vid större avstånd än 2 m, en i förhållande till avståndet avpassad, successivt stigande bruttovikt.

I förevarande båda motionspar framhålles att under senare år en stegrad andel av de svenska vägarna har upplåtits för ett axeltryck av 8 ton och ett boggietryck av 12 ton. Motionärerna erinrar om att lastbilsparken

numera har högre axeltryck, vilket medfört att en stor del av detta fordonsbestand ej är lämpad för trafik på vägar med mindre bärighet. Trots att den övervägande delen av vägnätet anpassats till trafikens krav, har, framhåller motionärerna, någon ändring av de sedan år 1952 gällande bestämmelserna icke skett, vilket innebär att avvikelser från vad som kommit att bli gängse förhållanden ej behöver särskilt markeras genom vägmärken. Under åberopande av bl. a. det anförda hemställer motionärerna att högsta tillåtna axel- och boggietryck fastställs till respektive 8 och 12 ton samt att de i vägtrafikförordningen föreskrivna bruttovikterna ökas med 4 ton.

Motioner med samma syfte har väckts även tidigare och senast vid 1960 års riksdag. Vid sistnämnda tillfälle fann andra lagutskottet, som avstyrkte motionerna, i sitt av riksdagen godkända utlåtande att, eftersom vederbörande myndigheter ägnade stor uppmärksamhet åt de i motionerna berörda problemen, det icke var påkallat att riksdagen för det dåvarande gjorde någon framställning i ämnet.

Syftet med nu förevarande motioner att åvägabringa en anpassning av gällande bestämmelser till den moderna transportteknikens krav är enligt utskottets mening värt beaktande. Såsom framgår av den ovanstående redogörelsen har emellertid, sedan riksdagen senast behandlade spörsmålet, väg- och vattenbyggnadsstyrelsen i skrivelse till Kungl. Maj:t våren 1963 förordat ett med motionsyrkandena helt överensstämmande axel- och boggietryck som generellt tillåten belastning på det allmänna vägnätet. Initiativ har således redan tagits för att bringa frågan, vilken f. n. ytterligare utreds inom styrelsen, till en för motionärerna tillfredsställande lösning. På grund härav anser utskottet, som förutsätter att förslag i ämnet snarast möjligt framlägges, att någon åtgärd från riksdagens sida i anledning av motionerna ej erfordras.

Utskottet får därför hemställa,

att förevarande motioner, nämligen

a) I:345 och II:395 samt

b) I:442 och II:531,

icke måtte föranleda någon riksdagens åtgärd.

Stockholm den 17 mars 1964

På tredje lagutskottets vägnar:

HANS LEVIN

Vid detta ärendes behandling har närvarit

från första kammaren: herrar Lindahl, Göran Karlsson, Ebbe Ohlsson, Svante Kristiansson, Jonasson, Åkesson, Erik Jansson och Gunnar Petersson*;

från andra kammaren: herrar Levin, Johansson i Torp, Nyberg, Wachtmeister, fru Torbrink, herrar Johansson i Öckerö, Mattsson och Sundelin.

* Ej närvarande vid utlåtandets justering.