

## Nr 160

*Kungl. Maj:ts proposition till riksdagen med förslag till förordning om ändring i vägtrafikförordningen den 28 september 1951 (nr 648), såvitt avser bl. a. axeltryck, bruttovikt och fordonslängd, m. m.; given Stockholms slott den 22 september 1967.*

Kungl. Maj:t vill härmed, under åberopande av bilagda utdrag av statsrådsprotokollet över kommunikationsärenden för denna dag,

*dels* inhämta riksdagens yttrande över härvid fogade förslag till förordning om ändring i vägtrafikförordningen den 28 september 1951 (nr 648),

*dels* föreslå riksdagen att antaga härvid fogade förslag till lag om ändrad lydelse av 2 § lagen den 4 december 1964 (nr 731) om trafiknämnder.

Under Hans Maj:ts

Min allernådigste Konungs och Herres frånvaro:

**BERTIL**

*Olof Palme*

### Propositionens huvudsakliga innehåll

I propositionen föreslås att de tillåtna värden för fordons axel- och boggi-tryck som anges i vägtrafikförordningen höjs från 6 resp. 8 ton till 8 resp. 12 ton och att tillåten bruttovikt för olika fordon och fordonskombinationer genomgående ökas med 4 ton. För att motverka vissa viktkoncentrationer föreslås bestämmelser om minimiavstånd mellan ett fordons sista axel och därtill kopplat fordons första axel i fordonskombinationer med bruttovikt över 12 ton.

Rätten att framföra långa fordon och fordonskombinationer föreslås begränsad. Maximilängden blir enligt förslaget 24 m.

Förslaget ger möjlighet till undantag från bestämmelserna om minimiavstånd och maximilängd bl. a. för kombinationer som brukats före ikraftträdandet av de nya föreskrifterna.

Ändring föreslås också i bestämmelserna om högsta tillåtna hastighet för olika slag av fordonskombinationer. Ändringarna rör både tunga och lätta kombinationer. Bl. a. skall bil med effektivt bromsad släpvagn undantagslöst få föras med högst 70 i stället för som nu i vissa fall med högst 50 km/tim.

De nya bestämmelser om ordningen för meddelande av lokala trafikföreskrifter och av dispenser enligt 63 § vägtrafikförordningen som tillkom när trafiknämnder inrättades har visat sig leda till vissa praktiska olägenheter. De ändringar som föreslås i 61 och 63 §§ förordningen motiveras huvudsakligen av dessa erfarenheter.

Vidare föreslås att polischef skall få viss befogenhet att delegera uppgifter som ankommer på honom i egenskap av ordförande i trafiknämnd.

De föreslagna ändringarna skall enligt propositionen träda i kraft den 1 januari 1968.

**Förslag**  
till  
**Förordning**  
om ändring i vägtrafikförordningen den 28 september 1951 (nr 648)

Härigenom förordnas, dels att 1 § 6 mom., 54 § 1, 4 och 5 mom., 56 § 1 mom., 61 § 1 mom., 63 § 1 och 2 mom. samt 67 § vägtrafikförordningen den 28 september 1951<sup>1</sup> skall erhålla ändrad lydelse på sätt nedan anges, dels att till 54 § förordningen skall fogas ett nytt moment, 6 mom., av nedan angiven lydelse, dels att i 57 § 1 mom. förordningen ordet »axeltrycket» skall bytas ut mot orden »axel- eller boggitrycket».

(Nuvarande lydelse)

(Föreslagen lydelse)

1 §.

6 mom. I denna förordning förstås med

*axeltryck*: den vikt, som uppbäres av en hjulaxel på ett fordon;

*boggitryck*: den sammanlagda vikt, som uppbäres av två på mindre inbördes avstånd än 2,0 meter belägna hjulaxlar på ett fordon;

bils eller ————— eller medar.

Vid fastställande ————— 70 kilogram.

Närmare bestämmelser ————— därtill förordnar.

54 §.

1 mom. Motordrivet fordon ————— allmän plats:

a) då den vikt, som uppbäres av någon hjulaxel, 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, överstiger 8,00 ton;

c) då fordonets eller fordonstågets bruttovikt överstiger,

a) då något axeltryck överstiger 8,00 ton;

b) då något boggitryck överstiger 12,00 ton;

c) då fordonets bruttovikt eller den sammanlagda bruttovikten av fordonen i fordonståget 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 mindre avstånd än 2,0 meter mellan fordonets eller fordonstågets första och sista hjulaxel, 12,00 ton,

vid avstånd mellan sagda axlar uppgående till 2,0 men ej 2,2 meter, 12,50 ton,

<sup>1</sup> Senaste lydelse av 57 § 1 mom. se 1955: 313, av 54 § 1 mom. se 1958: 222, av 56 § 1 mom. och 67 § se 1966: 561 samt av 61 § 1 mom. och 63 § 1 mom. se 1967: 323.

*(Nuvarande lydelse)*

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 (se Bilaga A)<sup>1</sup>.

Är motordrivet fordon eller därtill kopplat fordon försett med band eller medar, får fordonet icke föras på allmän väg, gata eller annan allmän plats, då fordonets bruttovikt överstiger 12,00 ton. Vad nu sagts skall dock för medfordon gälla allenast vid färd över bro.

4 mom. Traktor eller motorredskap eller fordon, som kopplats till traktor eller motorredskap, får icke föras på allmän väg, gata eller annan allmän plats, om fordonet med hänsyn till beskaffenheten av dess hjul, band eller medar kan medföra nämnvärd skada på körbanan.

5 mom. Om myndighets befogenhet att göra undantag från bestämmelserna i denna paragraf stadgas i 61 och 63 §§.

## 56 §.

1 mom. Sådan buss — — — — — i timmen.

Har till — — — — — bromsar . . . . . 70

b) en släpvagn i annat fall, än som under a) sägs, samt släpvagnen är försedd med effektiva från fotbroms eller motsvarande anordning på bilen manövrerbara bromsar. . 50

*(Föreslagen lydelse)*

vid avstånd mellan samma axlar uppgående till 2,2 meter eller däröver, 12,75 ton med tillägg av 0,25 ton för varje 0,2 meter, varmed axelavståndet överstiger 2,2 meter (se Bilaga A)<sup>1</sup>.

d) då sammanlagda bruttovikten av fordonen i ett fordonståg överstiger 12,00 ton samt avståndet mellan sista axeln på ett av fordonen och första axeln på därtill kopplat fordon är mindre 3,0 meter eller, om ytterligare en axel är belägen mindre än 2,0 meter från någon av dessa axlar, mindre än 4,0 meter.

Är motordrivet fordon eller därtill kopplat fordon försett med band eller medar, får fordonet icke föras på allmän väg, gata eller annan allmän plats, då fordonets bruttovikt överstiger 18,00 ton.

4 mom. Motordrivet fordon eller därtill kopplat fordon får icke föras på allmän väg, gata eller annan allmän plats, om längden av fordonet eller fordonståget, lasten inräknad, överstiger 24,0 meter.

5 mom. Traktor eller motorredskap eller fordon, som kopplats till traktor eller motorredskap, får icke föras på allmän väg, gata eller annan allmän plats, om fordonet med hänsyn till beskaffenheten av dess hjul, band eller medar kan medföra nämnvärd skada på körbanan.

6 mom. Om myndighets befogenhet att göra undantag från bestämmelserna i denna paragraf stadgas i 61 och 63 §§.

<sup>1</sup> Bilagan har uteslutits här. Den föreslagna författningsändringen innebär en omräkning av de värden som anges i bilagan.

(Nuvarande lydelse)

(Föreslagen lydelse)

eller har en totalvikt eller, när släpvagnen ej är lastad, tjänstevikt som ej överstiger en sjättedel av bilens tjänstevikt ..... 70

c) en släpvagn ———— sägs ..... 20

Har till bil kopplats endast en släpvagn, vars totalvikt icke överstiger en tredjedel av bilens tjänstevikt, må fordonen utan hinder av vad ovan stadgats föras med samma hastighet, som är medgiven för bilen utan släpvagn. Vad nu sagts om släpvagnens totalvikt skall, därest släpvagnen ej är lastad, gälla dess tjänstevikt.

## 61 §.

1 mom. Beträffande viss — — — meddelas, avseende

a) förbud mot trafik eller inskränkning i trafiken beträffande körriktning och provkörning eller övningskörning med fordon;

a) förbud mot trafik eller inskränkning i trafiken beträffande fordon av visst slag eller fordon med last av viss beskaffenhet eller beträffande körriktning, provkörning eller övningskörning med fordon;

b) parkering eller ———— färdhastighet;

d) inskränkning i trafiken beträffande fordon av visst slag eller fordon med last av viss beskaffenhet eller medgivande av större eller inskränkning till mindre axeltryck eller bruttovikt eller bredd å fordon och last än som tillåtes i 54 §;

d) medgivande av större eller inskränkning till mindre axeltryck, boggitryck eller bruttovikt eller inskränkning till mindre bredd eller längd på fordon, fordonståg eller last än som tillåtes i 54 §;

e) att viss ———— av trafiken.

Föreskrifter, som ———— av länsstyrelsen.

Ger länsstyrelsen tillstånd enligt 53 § till tävling med fordon, meddelar länsstyrelsen alla föreskrifter som påkallas med hänsyn till tävlingen. Länsstyrelsen meddelar också utan hinder av andra stycket sådana tillfälliga föreskrifter som fordras på grund av tjällossning och andra liknande förhållanden.

Länsstyrelsen äger ———— lägre hastighet.

Väg må ———— statens vägverk.

Statens vägverk och statens trafiksäkerhetsverk meddelar, var inom sitt område, allmänna föreskrifter och anvisningar om lokala trafikföreskrifter.

(Nuvarande lydelse)

(Föreslagen lydelse)

## 63 §.

1 mom. Om särskilda skäl därtill äro, må för visst ändamål undantag medgivas från bestämmelserna i 54 § 1 och 2 mom., 55 § 1 mom. samt 56 § 1—3 mom. ävensom från lokal trafikföreskrift. *Undantag meddelas i fråga om lokal trafikföreskrift av den myndighet, som utfärdat föreskriften, och eljest av trafiknämnden.*

*Undantag, som ovan sägs, må ock meddelas, om trafiken berör mer än en trafiknämnds verksamhetsområde inom visst län, av länsstyrelsen samt, om trafiken berör mer än ett län, av statens vägverk.*

2 mom. Vid medgivande — — — å vägen.

Meddelas undantag — — — må ifrågakomma.

Beträffande fordon — — — — — i timmen.

1 mom. Om särskilda skäl därtill äro, må för visst ändamål undantag medgivas från bestämmelserna i 54 § 1, 2 och 4 mom., 55 § 1 mom. samt 56 § 1—3 mom. ävensom från lokal trafikföreskrift.

*Undantag i fråga om hastighet meddelas av länsstyrelsen eller, om trafiken berör mer än ett län, av statens trafiksäkerhetsverk.*

*I övrigt meddelas undantag, om trafiken ej berör mer än en trafiknämnds verksamhetsområde av trafiknämnden, om den berör mer än en trafiknämnds verksamhetsområde inom ett län av länsstyrelsen, samt om den berör mer än ett län av statens vägverk.*

*Statens vägverk och statens trafiksäkerhetsverk meddelar, var inom sitt område, allmänna föreskrifter och anvisningar om undantag som avses i denna paragraf.*

## 67 §.

Med dagsböter straffes den, som åsidosätter föreskrifterna i 53 §, 54 § 4 mom. eller 57 § 2 mom. tredje stycket eller 3 eller 4 mom. samt annan än gående som bryter mot 40 § 2 mom.

Med böter, — — — — mot 40 § 2 mom.

Befordras med — — — fordonets brukande.

För medverkan — — — 23 kap. brottsbalken.

Med dagsböter straffes den, som åsidosätter föreskrifterna i 53 §, 54 § 4 och 5 mom. eller 57 § 2 mom. tredje stycket eller 3 eller 4 mom. samt annan än gående som bryter mot 40 § 2 mom.

Denna förordning träder i kraft den 1 januari 1968.

Fordon eller fordonståg, som var i bruk före förordningens ikraftträdande, får utan hinder av bestämmelserna i 54 § 1 mom. d) och 4 mom. i den nya lydelsen brukas intill den 1 april 1968. Göres före denna dag ansökan om undantag för fordonet eller fordonståget från någon av nämnda bestämmelser, får fordonet brukas utan hinder av den bestämmelse ansökningen avser intill dess beslut meddelats i ansökningsärendet.

Lokal trafikföreskrift, som gäller vid förordningens ikraftträdande, äger alltjämt giltighet. Detsamma gäller undantag, som medgivits enligt 63 § 1 mom.

*(Nuvarande lydelse)**(Föreslagen lydelse)*

Ärende, som ej är avgjort vid förordningens ikraftträdande, skall i förekommande fall överlämnas till myndighet, som enligt de nya bestämmelserna har att handlägga sådant ärende.

**Förslag**

till

**Lag**

**angående ändrad lydelse av 2 § lagen den 4 december 1964 (nr 731) om trafiknämnder**

Härigenom förordnas, att 2 § lagen den 4 december 1964 om trafiknämnder skall erhålla ändrad lydelse på sätt nedan anges.

*(Nuvarande lydelse)**(Föreslagen lydelse)***2 §.**

Trafiknämnd utgöres — — — två ledamöter.

Ordförande är polischefen i det polisdistrikt vari kommunen eller, i fall som avses i 1 § andra stycket, kommundelen ingår.

Ordförande är polischefen i det polisdistrikt vari kommunen eller, i fall som avses i 1 § andra stycket, kommundelen ingår. *Uppdrag att fullgöra uppgift som ankommer på ordföranden får av polischefen lämnas till högre polisbefäl enligt bestämmelser som meddelas av Konungen.*

Övriga ledamöter — — — till tjänstgöring.

---

Denna lag träder i kraft den 1 januari 1968.

*Utdrag av protokollet över kommunikationsärenden, hållet inför Hans Kungl. Höghet Regenten, Hertigen av Halland, i statsrådet på Stockholms slott den 22 september 1967.*

Närvarande:

Statsministern ERLANDER, statsråden ANDERSSON, KLING, EDENMAN, JOHANSSON, HOLMQVIST, ASPLING, PALME, SVEN-ERIC NILSSON, LUNDKVIST, GUSTAFSSON, GEIJER, MYRDAL, ODHNOFF.

Chefen för kommunikationsdepartementet, statsrådet Palme, anmäler efter gemensam beredning med statsrådets övriga ledamöter fråga om *ändrade bestämmelser om axeltryck, bruttovikt, längd och hastighet för fordon och fordonskombinationer m. m.* och anför.

### Inledning

Den fortgående höjningen av vägnätets standard har lett till att allt fler vägar kunnat upplåtas genom lokala trafikföreskrifter för fordon med högre axeltryck och bruttovikt än de generella bestämmelserna i vägtrafikförordningen medger. För att anpassa dessa bestämmelser till de faktiska förhållandena föreslog därför *väg- och vattenbyggnadsstyrelsen* i en skrivelse till Kungl. Maj:t den 30 april 1964 en höjning av de i förordningen angivna gränsvärdena. I sammanhanget föreslogs också vissa nya bestämmelser i syfte att förebygga sådana ogynnsamma viktkoncentrationer i fordonskombinationer som inte kan hindras med nuvarande regler och som innebär risker framför allt för äldre broar. Sedan framställningen remissbehandlats, företog styrelsen på uppdrag av dåvarande kommunikationsministern viss ytterligare utredning i viktkoncentrationsfrågan. Utredningsarbetet drevs i nära kontakt med Sveriges bilindustri- och bilgrossistförening, Svenska lasttrafikbilägareförbundet och Svenska transportarbetareförbundet. I en promemoria den 17 december 1965 har styrelsen redovisat sina och organisationernas synpunkter och framlagt tre alternativ till sitt ursprungliga förslag i denna del.

Från och med den 1 juli 1962 höjdes maximihastigheten för tunga fordon och vissa typer av fordonskombinationer. Det förutsattes, att frågan om hastigheterna för övriga fordonskombinationer skulle undersökas ytterligare.



Den 26 oktober 1962 uppdrog Kungl. Maj:t åt *statens trafiksäkerhetsråd* att i samråd med väg- och vattenbyggnadsstyrelsen och statens väginstitut undersöka verkningarna av en hastighetshöjning för sådana tunga fordonskombinationer som inte berörts av författningsändringen.

Sedan riksdagen genom skrivelse till Kungl. Maj:t år 1962 (rskr 361) uttalat sig för att frågan om hastighetshöjning för bil med tillkopplad husvagn borde avgöras utan att en lösning i fråga om tyngre fordonskombinationer avvaktades, framlade väg- och vattenbyggnadsstyrelsen den 12 augusti 1963 ett förslag till ändrade hastighetsbestämmelser för personbil med tillkopplad släpvagn m. m. Trafiksäkerhetsrådet avgav yttrande över förslaget. Det befanns nödvändigt med praktiska prov för att kunna bedöma trafiksäkerhetsfrågan vid olika hastigheter. Rådet fick därför den 19 december 1963 Kungl. Maj:ts uppdrag att utföra sådana prov och att i ett sammanhang med eget yttrande framlägga resultaten av samtliga undersökningar, prov och studier rådet fann nödvändiga för ett samlat bedömande av frågan om hastighetsgränser för bil, vartill kopplats ett eller flera fordon.

Samtidigt utökades rådets utredningsuppdrag till att avse frågan om inverkan på trafiksäkerheten av fordons och fordonstågs längd. En undersökning av förutsättningarna för att införa bestämmelser om maximilängd för fordon och fordonståg hade påkallats av bl. a. väg- och vattenbyggnadsstyrelsen i en skrivelse till Kungl. Maj:t den 16 maj 1963.

Trafiksäkerhetsrådet har slutfört sitt uppdrag och avgivit betänkandet »Fordonskombinationer Längder och hastigheter» (SOU 1966: 41).

*Sveriges standardiseringskommission* (SIS) anhöll i skrivelse till Kungl. Maj:t den 11 januari 1966 att frågan om en ökning av den maximalt tillåtna fordonsbredden från 2,5 till 2,6 m skulle tas upp till behandling såväl i Sverige som vid den europeiska transportministerkonferensen (CEMT).

Yttranden över väg- och vattenbyggnadsstyrelsens promemoria, trafiksäkerhetsrådets betänkande och SIS' skrivelse — vilka förslag sänts på remiss samtidigt — har avgetts av riksåklagaren, rikspolisstyrelsen, överbefälhavaren, statens järnvägar (SJ), väg- och vattenbyggnadsstyrelsen (över trafiksäkerhetsrådets betänkande och SIS' skrivelse), sjöfartsstyrelsen, statens väginstitut, statens biltrafiknämnd, statens trafiksäkerhetsråd (över väg- och vattenbyggnadsstyrelsens promemoria och SIS' skrivelse), domänverket, skogsstyrelsen, överståthållarämbetet, samtliga länsstyrelser, Aktiebolaget Svensk bilprovning, Svenska ledamöterna av nordisk vägtrafikkommitté, vägplaneutredningen, Svenska stadsförbundet, Svenska kommunförbundet, Nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande (NTF), Landsorganisationen i Sverige (LO), Svenska arbetsgivareföreningen, Sveriges redareförening, Svenska järnvägsföreningen, Svenska vägföreningen och Motororganisationernas samarbetsdelegation (gemensamt yttrande),

Motorbranschens riksförbund och Sveriges bilindustri- och bilgrossistförening (gemensamt yttrande), Näringslivets trafikdelegation, Svenska transportarbetareförbundet, Sveriges trafikbilägares riksorganisation, Svenska cementföreningen, Svenska gruvföreningen, Svenska Petroleum Institutet, Sveriges Mekanförbund, Svenska sågverksföreningarnas riksförbund och Aktiebolaget Sågverksintressenter (gemensamt yttrande), Södra Sveriges Skogsägares Förbund, Sveriges trähusfabrikers riksförbund, Svenska byggnadsentreprenörföreningen.

Riksåklagaren har bifogat yttranden från vissa åklagarmyndigheter. Överståthållarämbetet och flertalet länsstyrelser har bifogat yttranden från bl. a. polismyndigheter, bilinspektörer, vägförvaltningar, trafiksäkerhetskommittéer och åkeriföreningar. Domänverket har åberopat innehållet i en skrivelse från Skogsbrukets motortransportkommitté.

SIS' förslag rörande fordonsbredd har vid beredningen inom kommunikationsdepartementet funnits böra hänskjutas till vägplaneutredningen för att övervägas inom ramen för dess utredningsarbete. Skrivelsen jämte utdrag i tillämpliga delar av remissyttrandena har överlämnats till denna utredning.

I skrivelse till Kungl. Maj:t den 6 april 1965 påpekade *överståthållarämbetet* flera praktiska olägenheter med den fördelning av befogenheterna mellan länsstyrelse och trafiknämnd i fråga om lokala trafikföreskrifter och dispensgivning som bestämdes när trafiknämnderna inrättades. Ämbetet anhöll om särbestämmelser för Stockholm. Hela frågan om fördelningen har därefter beretts inom kommunikationsdepartementet i samråd med företrädare för rikspolisstyrelsen och väg- och vattenbyggnadsstyrelsen. Jag tar i det följande upp också denna fråga.

## **Fordons och fordonskombinationers axeltryck, bruttovikt, längd och hastighet**

### *Vägarna och fordonsbeståndet*

Utvecklingen i fråga om standarden på våra vägar har under senare år gått snabbt. För drygt 10 år sedan var bärigheten så begränsad att endast 19 % av det totala vägnätet tillät högre axeltryck än 6 ton. Det högsta tillåtna s. k. boggitrycket — dvs. den sammanlagda vikt som bärs upp av två hjulaxlar som har ett mindre inbördes avstånd än två meter — var normalt 8—10 ton. År 1965 hade 90 % av de allmänna vägarna på landsbygden kunnat upplåtas för 8 tons axeltryck och 12 tons boggitryck (8/12 tons tryck) eller högre. För 10 % av vägarna medgavs 10/16 tons tryck. Bärig-

heten hos en stor del av vägnätet begränsas av otillfredsställande hållfasthet hos förhållandevis många äldre broar.

Vägnätets successiva uppbyggnad och fordonens tekniska utveckling har starkt ökat möjligheterna till godstransporter på väg. Från den 1 januari 1951, då det fanns ca 85 000 lastbilar i Sverige, till den 1 januari 1966, då antalet uppgick till över 130 000, har lastbilsparkens sammansättning väsentligt förändrats. Fordon i mellanklassen (maximilast 2—5 ton) har minskat, medan antalet över 5 ton ökat betydligt. Utvecklingen belyses av följande siffror i avrundade tal om lastbilsbeståndet den 1/1 1951 och den 1/1 1966.

Maximilast	Antal bilar		Procentuell fördelning	
	1951	1966	1951	1966
högst 1 ton . . . . .	24 100	41 800	28,4	31,8
1—2 » . . . . .	7 400	20 300	8,7	15,4
2—3 » . . . . .	8 300	6 600	9,8	5,0
3—4 » . . . . .	21 100	5 800	24,8	4,4
4—5 » . . . . .	18 400	8 900	21,6	6,8
5—6 » . . . . .	3 400	15 400	4,0	11,7
6—7 » . . . . .	1 000	10 000	1,2	7,6
7—8 » . . . . .	800	5 600	1,0	4,2
över 8 » . . . . .	400	17 100	0,5	13,1

Enligt prognoser som gjorts för tiden till år 1975 kan antalet lastbilar antas komma att öka i relativt liten omfattning, eller med ett par procent varje år, medan transportvolymen har beräknats komma att stiga med mellan 7 och 18 % om året.

Beståndet av släpvagnar visar en i stort sett liknande utveckling. Antalet var den 1/1 1951 knappt 18 000 och den 1/1 1966 drygt 70 400. Fördelningen efter viktklass har förändrats på följande sätt.

Maximilast	Antal släpvagnar		Därav påhängsvagnar	
	1951	1966	1951	1966
högst 1 ton . . . . .	8 351	49 107	28	9
1—2 » . . . . .	1 579	1 152	14	7
2—4 » . . . . .	5 247	943	51	27
4—6 » . . . . .	1 282	3 583	91	27
6—8 » . . . . .	603	1 829	248	139
8—10 » . . . . .	405	1 186	319	255
över 10 » . . . . .	269	12 633	144	3 612

Antalet släpvagnar med maximilast över 1 ton uppgick alltså den 1 januari 1966 till över 21 300, flertalet med maximilast över 8 ton. De större släpvagnarna och påhängsvagnarna, som i regel har en mycket hög lastkapacitet, har som framgått av de anförda siffrorna ökat starkt under perioden 1951—1966.

Antalet släpvagnar med högst 1 tons maximilast, vilka vanligen kopplas

till personbil, har också ökat kraftigt — från ca 8 400 den 1 januari 1951 till närmare 50 000 den 1 januari 1966. Till denna grupp av släpvagnar hör de s. k. husvagnarna. Antalet husvagnar uppskattades år 1965 till ca 25 000 och har därefter ökat ytterligare. Ökningen kan beräknas fortsätta.

### *Axeltryck och bruttovikt*

#### Gällande bestämmelser

Enligt 54 § 1 mom. *vägtrafikförordningen den 28 september 1951 (nr 648)* — VTF — får motordrivet fordon eller därtill kopplat fordon inte föras på allmän väg, gata eller annan allmän plats, när den vikt som uppbärs av någon hjulaxel (axeltrycket) överstiger 6 ton eller när den sammanlagda vikt som bärs upp av två på mindre avstånd än 2 m belägna hjulaxlar (allmänt kallad boggitrycket) på fordonet eller fordonståget överstiger 8 ton. Inte heller får fordonet eller fordonståget föras på sådan väg, gata eller plats, när bruttovikten överstiger vissa värden som beror av avståndet mellan fordonets eller fordonstågets första och sista axel. Är avståndet mindre än 2 m är värdet 8 ton. Uppgår det till 2 men inte till 2,2 m tillåts 8,5 tons bruttovikt. Vid avståndet 2,2 m och däröver är bruttoviktsgränsen 8,75 ton med tillägg av 0,25 ton för varje 0,2 m utöver 2,2 m. För band- och medfordon gäller en särskild regel om högsta tillåten bruttovikt av 12 ton. Den gäller i fråga om medfordon endast vid färd över bro.

Medgivande av större eller inskränkning till mindre axeltryck eller bruttovikt än som tillåts i 54 § kan enligt 61 § 1 mom. VTF ske genom lokala trafikföreskrifter. Sådana föreskrifter meddelas av länsstyrelsen. Dispens för visst ändamål kan medges såväl från den allmänna bestämmelsen i 54 § som från lokal trafikföreskrift. I förra fallet är enligt 63 § 1 mom. trafiknämnden dispensmyndighet, medan undantag från lokal trafikföreskrift prövas av den länsstyrelse som utfärdat föreskriften. Berör undantaget flera trafiknämnders verksamhetsområden, kan länsstyrelsen medge dispens som annars skulle ha ankommit på trafiknämnderna. Är det fråga om trafik inom flera län får statens vägverk ta upp frågan om dispens.

#### Väg- och vattenbyggnadsstyrelsens förslag

Under hänvisning till de höjningar av tillåtna värden för axeltryck och bruttovikt som skett genom lokala trafikföreskrifter och som kan väntas ske har styrelsen i sin skrivelse den 30 april 1964 förordat, att 54 § VTF ändras så att 8 tons axeltryck och 12 tons boggitryck blir normalvärden samt att den största tillåtna bruttovikten anpassas till dessa normalvärden genom en generell höjning med 4 ton. En konsekvens härav blir, att de vägavsnitt som inte tål denna belastning och som därför måste undantas genom lokala be-

slut utmärkas med förbudsmärken. Kostnaden för sådan utmärkning bedömer styrelsen som ringa.

I förslaget har begreppet boggitryck införts i författningstexten med motivering att det numera är ett vedertaget uttryck och dessutom enklare att använda på tilläggstavla till vägmärke i stället för det längre uttrycket »den sammanlagda vikt som uppbärs av två på mindre avstånd än 2 m belägna hjulaxlar».

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen har vidare hänvisat till den fortgående utveckling av godstransportfordonen som medfört att fordonsenheter med mycket stora viktkoncentrationer — inom ramen för de enligt VTF medgivna bruttovikterna — kommit att trafikera vägarna och broarna i inte förutsedd omfattning. Den sammanlagda belastningen inom ett relativt begränsat axelavstånd, nämligen avståndet mellan sista axeln eller boggin på en dragbil och första axeln på en släpvagn, begränsas inte av bestämmelserna i den mån avståndet är minst 2 m. Detta har styrelsen funnit vara en allvarlig brist. På en längd av 4 m kan t. ex. koncentreras ett 12 tons boggitryck hos dragbil och ett 8 tons axeltryck på släpvagn, eller alltså en sammanlagd belastning av 20 ton, medan tillåten bruttovikt vid samma axelavstånd med föreslagna 4 tons tillägg till nuvarande värden ger en koncentration av endast 14,75 ton. I skrivelsen har föreslagits, att de i fråga om bruttoviktsgränserna förordade nya värdena skall gälla som maximum för »summan av de axeltryck, som uppbärs av två i fordonet eller fordonståget ingående, godtyckligt valda hjulaxlar jämte i förekommande fall mellan dem befintliga andra axlar».

Slutligen har föreslagits en höjning av högsta tillåtna bruttovikt för band- och medfordon från 12 till 18 ton. Maximivärdet skall för medfordon gälla vid färd på allmän väg, gata eller annan allmän plats och således inte enbart vara tillämpligt vid färd över bro. En sådan generell begränsning av medfordons bruttovikt till 18 ton har ansetts angelägen från trafiksäkerhetssynpunkt.

I sin promemoria den 17 december 1965 har styrelsen hänvisat till sina förslag i den förra skrivelsen men framlagt tre alternativ till det tidigare förslaget i viktkoncentrationsfrågan. Samtliga alternativ medför enligt promemorian i huvudsak oförändrad teknisk säkerhet när det gäller broarna men förhindrar inte viktkoncentrationer på samma sätt som det tidigare förslaget.

Alternativ 1 innebär, att nuvarande föreskrifter om bruttovikt bibehålls men med den generella ökning av 4 ton som styrelsen föreslagit i skrivelsen den 30 april 1964. De kompletteras dessutom med föreskrifter om minimiavstånd mellan närliggande axlar i två sammankopplade fordon. Har fordonståget en bruttovikt av över 12 ton, skall avståndet mellan sista axeln i ett fordon och första axeln i ett därtill kopplat fordon vara minst 3 m eller, om ytterligare en axel är belägen intill den ena eller båda nyssnämnda axlar på mindre avstånd än 2 m, minst 4 m.

Väljs detta alternativ har styrelsen funnit, att det inte blir nödvändigt med inskränkningar för broar som nu är upplåtna för 8/12 tons tryck. Jämfört med förslaget den 30 april 1964 medför alternativet ändå en större brobelastning, vilket kan medföra att vissa äldre broar måste byggas om tidigare än med 1964 års förslag. Alternativet har bl. a. den fördelen att föreskriften är lätt att förstå och kontrollera.

Alternativ 2 innebär ingen annan ändring i nuvarande föreskrifter om bruttovikt än en justering av värdena med 4 tons tillägg. Med detta alternativ måste nu tillåtna tryck sänkas för en del broar och förbudsmärken sättas upp vid ca 330 broar, varav ca 40 på riksvägar, ca 50 på genomgående länsvägar och ca 240 på övriga länsvägar. Broarna behöver byggas om inom de närmaste åren, vilket kan medföra långsammare utvidgning av 10/16 tons vägarna.

Alternativ 3 avviker väsentligt från övriga alternativ. Det är utformat efter utländskt mönster med maximerade bruttoviktswärden för bestämda fordon och fordonståg. Bruttoviktarna är i huvudsak oberoende av axelavstånden och relativt låga med hänsyn till att två tredjedelar av de svenska broarna inte tål högre belastning. På fordon med två axlar är gränsen satt till 12 ton, för fordon med mer än två axlar till 16 ton och för fordonståg till 25 ton. Förslaget innehåller samma bestämmelse om minimiavstånd som alternativ 1. Alternativet innebär, att man inte kan utnyttja de möjligheter i form av högre bruttovikter som broarnas bärförmåga medger om vikten fördelas på större längd.

Styrelsen och de tre organisationer som styrelsen samrått med har enligt promemorian enats om, att alternativ 3 helst inte bör väljas, eftersom det inte har samma transportekonomiska fördelar som övriga förslag. Styrelsen och Svenska transportarbetareförbundet har betecknat alternativ 2 som underlägset alternativ 1 med hänsyn till att det bör finnas så få förbudsmärken som möjligt på vägarna. Enligt styrelsen har samtliga tre organisationer förordat alternativ 1 som det i dagens läge lämpligaste. Styrelsen har för egen del betecknat detta alternativ som godtagbart.

Enligt styrelsen har de tre organisationerna framhållit, att frågan om bruttoviktsbestämmelserna inte bör behandlas fristående utan bedömas i samband med frågan om maximilängd för fordon och fordonståg.

### Yttrandena

Praktiskt taget samtliga remissinstanser som yttrat sig över den ursprungliga skrivelsen enbart eller över skrivelsen jämte promemorian tillstyrker eller lämnar utan erinran förslagen om en höjning i VTF av gränsvärdena för axeltryck och bruttovikt. Detsamma gäller förslagen om införande i författningarna av termen boggitryck och om ändringen i bruttoviktsbestämmelsen i fråga om band- och medfordon.

*Skogsstyrelsen* anser emellertid, med hänsyn till att övervägande antalet transporter inte går över långa äldre broar, att man bör överväga en generell höjning av medgivna bruttovikter och skydda broarna genom lokala trafikföreskrifter. Under alla förhållanden bör bruttoviktsbestämmelserna omprövas när det gäller det tunga vägnätet. *Sveriges trafikbilägares riksorganisation* förordar, att 10 tons axeltryck och 16 tons boggitryck blir norm redan nu. Samma uppfattning har *Svenska vägföreningen* och *Motororganisationernas samarbetsdelegation*.

I den särskilda frågan om nya bestämmelser mot ogynnsamma viktkoncentrationer förordar en betydande majoritet av de remissinstanser som yttrat sig över promemorian en lösning enligt alternativ 1. Några remissinstanser uttalar emellertid en annan uppfattning eller är tveksamma och begär ytterligare utredning. Många framhåller sambandet mellan eventuellt kommande längdbestämmelser och bestämmelserna om axeltryck och bruttovikt. *Domänverket* (gemensamt med *Skogsbrukets motortransportkommitté*) yttrar, att man inte kan bedöma hur alternativ 1 kommer att påverka kommande fordonskonstruktioner och anser det därför påkallat med ytterligare utredning. *Svenska transportarbetareförbundet* finner det otillfredsställande, att förslagen om införande av maximilängd för fordonskombinationer och nya bestämmelser om bruttovikt m. m. inte samordnats på utredningsplanet. Förbundet förordar en utformning av bestämmelserna enligt alternativ 3 men reserverar sig mot de bruttoviktsvärden styrelsen angett i detta alternativ. Dessa bör anges med de högre värden som kan vinnas med de nuvarande bestämmelserna samtidigt som vissa mindre bärkraftiga broar bör förses med skyltar. Hela frågan bör utredas ytterligare före ett beslut i ämnet. Förbundet betonar, liksom bl. a. *länsstyrelsen i Kalmar län*, betydelsen av klara och lättförståeliga regler. *LO* hänvisar till transportarbetareförbundets yttrande. *Statens trafiksäkerhetsråd* föredrar styrelsens förslag den 30 april 1964. Av de framlagda alternativen är enligt rådet alternativ 1 det lämpligaste.

Krav på möjlighet till dispens från den föreslagna nya bestämmelsen framförs av flera remissinstanser, bl. a. *domänverket* (gemensamt med *Skogsbrukets motortransportkommitté*), *Sveriges redareförening*, *Näringslivets trafikdelegation*, *Sveriges trafikbilägares riksorganisation*, *Svenska Petroleum Institutet*, *Svenska vägföreningen*, *Motororganisationernas samarbetsdelegation*, *Svenska cementföreningen* samt *Sveriges bilindustri- och bilgrossistförening* och *Motorbranschens riksförbund*. Några önskar ett förenklat dispensförfarande. Andra föreslår en dispensstid av åtta år för redan anskaffade fordon och anser att dispensgivningen bör kunna utvecklas successivt mot en generell omprövning av bruttoviktsbestämmelserna för det tunga vägnätet så snart detta är möjligt.

### *Fordonslängder*

#### Gällande svenska och utländska bestämmelser

Generella bestämmelser om fordonslängd saknas i Sverige. Antalet fordon som får kopplas till bil eller traktor begränsas i viss mån av föreskrifterna i 55 § 1 mom. VTF. Antalet får enligt huvudregeln vara högst två och det eller de dragna fordonens totala bruttovikt får inte överstiga dragfordonets dubbla bruttovikt. Under vissa villkor om bromsutrustning gäller emellertid inte denna maximering för fordon som byggts för koppling till bil eller traktor.

Med stöd av 61 § 1 mom. VTF har lokala trafikföreskrifter om högsta tillåten längd meddelats för Stockholm och vissa andra städer. Enligt uppgift har åtminstone i något fall beslutet fattats av trafiknämnden enligt punkt g) i den angivna bestämmelsen. Längdgränserna varierar från 10 upp till 25 m.

Utomlands är bestämmelser om högsta tillåten fordonslängd vanliga. I det följande ges en sammanfattning rörande maximilängder inom olika länder i Europa. Sammanfattningen är översiktlig och i vissa avseenden ofullständig. Uppgifterna om Belgien hänför sig till den 1 januari 1965 men i övrigt återges bestämmelser som gäller f. n.

*Belgien:* Högsta tillåten längd 18 m.

*Danmark:* Tvåaxlig lastbil 10 m, annat fordon 12 m, fordon jämte påhängsvagn 14 m, fordon jämte släpvagn 18 m. Dispenser kan medges för fordon med långt gods upp till 25 m eller, i extrema undantagsfall, till större längd.

*Frankrike:* Ensamt fordon 11 m, fordon jämte påhängsvagn 15 m, fordonståg 18 m. Dispens kan meddelas för odelbart gods.

*Luxemburg:* Ensamt fordon 11 m, fordon jämte påhängsvagn 15 m, fordonståg 20 m. Dispens kan meddelas.

*Nederländerna:* Ensamt fordon 11 m, påhängsvagn 8 m, buss 12 m, fordon jämte påhängsvagn 15 m, fordonståg 18 m. Dispens kan meddelas.

*Norge:* Inga generella men mycket omfattande lokala begränsningar.

*Portugal:* Fordon för godsbefordran 10 m, för personbefordran 10,3 m, fordon jämte påhängsvagn 12 m, fordonståg 14 m. Dispens kan meddelas.

*Schweiz:* Lätta fordon 8 m, tunga fordon 10 m, bussar 12 m, fordon jämte påhängsvagn 14 m, fordonståg 18 m. Dispens kan meddelas.

*Spanien:* Tunga tvåaxliga fordon 11 m, tunga treaxliga fordon och bussar 12 m, fordon jämte påhängsvagn och fordonståg 16,5 m. Dispens kan meddelas.

*Storbritannien:* Släpvagn 7 m, övriga fordon och fordon jämte påhängsvagn beroende på vikt 11—13 m, fordonståg 18 m. Dispens kan meddelas för odelbart gods.



*Västtyskland:* Ensamt fordon 12 m, fordon jämte påhängsvagn 15 m, ledbussar 18 m, fordonståg 18 m. Dispens kan meddelas.

*Österrike:* Högsta tillåten längd 22 m. Dispens kan meddelas.

Enligt 1949 års internationella konvention rörande vägtrafik, den s. k. Genèvekonventionen, som Sverige biträtt, bestäms största tillåtna mått på fordon som färdas inom ett land genom inhemsk lagstiftning. På vissa särskilt angivna vägar skall tillåten maximilängd när det gäller internationell trafik vara, för sammansatt fordon — dvs. dragfordon med påhängsvagn — 14 m, för fordonståg med ett släpfordon 18 m och för fordonståg med två släpfordon 22 m. Inom den europeiska transportministerkonferensen (CEMT) framlades år 1960 förslag om en maximilängd av 16,5 m. Vid förhandlingar inom EEC har diskuterats förslag om en högsta tillåten längd av 15 m för fordon med påhängsvagn och 18 m för fordon med annan släp-vagn. Några avgörande beslut i frågan har inte fattats.

### Trafiksäkerhetsrådets utredning

#### *Inledande synpunkter och undersökningar*

Bestämmelserna i 54 § VTF om bruttovikt har haft ett markant inflytande på fordonstågens längder. För att kunna utnyttja de medgivna axel- och boggitrycken på vägarna men samtidigt uppfylla villkoren om högsta medgivna bruttovikt har transportörerna ökat avståndet mellan fordonens axlar och därmed även fordonstågens totala längd.

Förekomsten av långa fordon och fordonskombinationer påverkas inom vissa gränser av två, delvis mot varandra stridande intressen, nämligen dels önskemålen inom transportmarknaden att utnyttja långa fordonståg för rationellare transporter, dels trafiksäkerhetens naturliga krav på en begränsning av långa enheter på vägarna.

I flera länder är den högsta tillåtna bruttovikten 38 ton. För att kunna framföra fordonståg i Sverige med denna bruttovikt krävs 19,2 m avstånd mellan första och sista fordonsaxeln på 10/16 tons vägarna och minst 22,4 m på 8/12 tons vägarna.

Utgår man från den fordonslängd som kan utnyttjas och antar, att en begränsning till 20 eller 15 m genomförs, kommer detta i flera fall att innebära en väsentlig ökning av transportkostnaderna. Denna ökning kommer främst att drabba de godsslag för vilka man i dag till fullo kan utnyttja lastförmågan hos tunga fordon, dvs. cement, byggnadsmaterial, virke, malm, olja och andra tyngre varor. Då transportkostnaderna oftast utgör en mycket betydande del av de totala produktionskostnaderna skulle en sådan begränsning således få kännbara återverkningar.

Utredningen har gjort följande uppskattning av längdfördelningen i Sverige vid årsskiftet 1965/66 hos fordonskombinationer med en totallängd av 18 m eller däröver. Hela antalet sådana kombinationer har beräknats till approximativt 10 000.

Längd	Antal	Procent
18—19 m . . . . .	2 300	23
19—20 » . . . . .	2 400	24
20—21 » . . . . .	2 200	22
21—22 » . . . . .	800	8
22—23 » . . . . .	700	7
23—24 » . . . . .	1 000	10
24—25 » . . . . .	300	3
25—26 » . . . . .	100	1
över 26 » . . . . .	200	2

Antalet fordon och fordonskombinationer inom vissa längdintervall torde förändra sig relativt snabbt. Det kan sålunda förväntas, att transporter med containers kommer att medföra en ökning av antalet kombinationer i längdintervallet 23—24 m. En liknande utveckling kan väntas i fråga om skogsbrukets landtransporter, särskilt med hänsyn till genomförda och planerade flottledsnedläggningar.

För att få en praktisk belysning av det aktuella problemet har utredningen tagit kontakt med olika grenar av näringslivet. De synpunkter som framkommit har utredningen sammanfattat på följande sätt.

Näringsgrupp	Erforderlig längd utan dispensmöjlighet	Acceptabel generell längd med dispensmöjlighet
Lastbilsfabrikanter . . . . .	25—27 m	25 m
Skogsbruk . . . . .	31 »	25 »
Gruvindustri . . . . .	30 »	24 »
Byggnadsindustri . . . . .	32 »	25 »
Speditions- och transportföretag . . . . .	22—24 »	22 »
Näringar med transport av flytande gods (olja etc.) . . . . .	22—24 »	20 »

Från trafiksäkerhetssynpunkt är det enligt utredningen motiverat med längdbestämmelser bl. a. på grund av att olycksriskerna kan bedömas vara större vid omkörning av mycket långa fordon eller fordonskombinationer. Omkörningsrisken beror emellertid också på hastigheten hos den omkörda kombinationen och antalet omkörningar av kombinationen. Av betydelse för bestämmande av längden är också kombinationens utrymmesbehov.

Utredningen har studerat fordons och fordonskombinationers utrymmesbehov i kurvor, gathörn, vägskäl och cirkulationsplatser. Vidare har den bedrivit teoretiska och praktiska omkörningsstudier. De praktiska försöken har utförts med kombinationer av 18 och 27 m längd.

#### Överväganden och förslag

Skall längdbestämmelser införas i Sverige, finns det inte skäl att utan vidare godta utomlands gällande bestämmelser som norm. Dessa synes inte ha grundats på trafiksäkerhetsstudier utan vanligen ha dikterats av trafik-

politiska skäl. Vidare gäller i utlandet andra axel- och boggistrycksbestämmelser än i Sverige, varför de tågvikter som utomlands ofta kan utnyttjas blir större med hänsyn till viss medgiven längd. Bedömningen bör i stället ske främst med utgångspunkt från erfarenheter och studier av inhemska transport-, väg- och trafikförhållanden.

De utförda undersökningarna har inte gett belägg för att någon markant fara uppkommer vid omkörningar av kombinationer inom längdintervallet 18—27 m. En viss riskökning har dock konstaterats vid stigande fordonslängd. Några entydiga slutsatser av betydelse från trafiksäkerhetssynpunkt kan inte dras av undersökningarna. Undersökningarna i och för sig föranleder därför inte utredningen att framhålla någon vare sig önskvärd eller inte önskvärd maximilängd för fordonskombinationer inom undersökta intervall. Det är emellertid uppenbart, att en latent ökning av trafikfaran uppkommer i samband med omkörning av längre enheter. Långa fordon har dessutom visat sig kräva stort utrymme i kurvor och gathörn m. m. Man kan följdriktigt påstå, att trafiksäkerhetshänsyn motiverar restriktivitet när det gäller att tillåta längre fordon och kombinationer på vägarna.

Från trafiksäkerhetssynpunkt kan en utveckling mot längre enheter inte anses tillfredsställande. Utvecklingen bör därför hejdas genom generella förbudsbestämmelser. Med hänsyn till att näringslivet kommit att bli beroende av långa fordonsenheter för sina transporter och till den fordonspark som redan används måste det anses betydelsefullt att vid införande av en generell längdgräns ta hänsyn inte bara till trafiksäkerhetssynpunkter utan även till transportekonomiska faktorer.

Utredningens undersökningar visar, att transportekonomiska skäl kan anföras för att man i vissa fall skall tillåta förhållandevis långa kombinationer. Detta gäller särskilt för skogsbruket, som annars riskerar en betydande kostnadshöjning och en försämring av konkurrensläget på exportmarknaden. Även för gruvhanteringens del är det angeläget med rätt långa fordonskombinationer liksom för speditiönsföretagens stycke- och godstransporter i containers. Å andra sidan måste det vara ett allmänt önskemål, att långa enheter inte förekommer på vägarna i större utsträckning än som oundgängligen är nödvändigt. Från samhällsekonomisk synpunkt måste också de ekonomiska vinsterna för befraktarna vägas mot sådana olägenheter och kostnader som vållas av försämrade trafiksäkerhet, försämrade framkomlighet för övrig trafik, ökade kostnader för anpassning av väg- och gatunätet m. m.

En längdgräns vid 18 m skulle beröra ca 10 000 fordonskombinationer, vid 20 m ca 5 300, vid 22 m ca 2 300 och vid 24 m ca 600 kombinationer. Utredningen anser en längdgräns tänkbar inom intervallet 18—24 m.

Sätts längdgränsen vid 18—20 m uppkommer behov av ett tämligen omfattande dispensförfarande. En gräns vid 24 m måste anses tveksam från trafiksäkerhetssynpunkt med hänsyn till utrymmesbehovet i kurvor och gathörn och berör ett så ringa antal kombinationer att en lagstiftning inte

kan anses nödvändig för att förbjuda dem. Vid en 22-m-gräns kan avståndet mellan första och sista fordonsaxeln uppskattas till ca 19,5 m, vilket gör det möjligt att tillämpa en bruttovikt över 38 ton på 10/16 tons vägarna, dvs. samma bruttovikt som är tillåten enligt flera internationella bestämmelser. På 8/12 tons vägarna blir 34 tons bruttovikt möjlig. Möjligen kan också under vissa förutsättningar tre containers om vardera 6 m längd transporteras i fordonskombinationer av 22 m längd.

Utredningen föreslår 22 m som högsta tillåtna längdgräns för fordonskombinationer. Denna längd förutsätts inbegripa inte bara fordonskombinationen utan även den last som transporteras.

### *Dispensmöjligheter*

Med den föreslagna längdgränsen 22 m anser utredningen att tillbörliga hänsyn tagits till näringslivets behov. Dispens från längdbestämmelsen bör därför medges endast i särskilda undantagsfall, exempelvis för transport av mycket långt, ej delbart gods såsom betongelement och brobalkar. För delbart gods bör dispens inte kunna påräknas.

Dispensgivning bör ske enligt enhetliga bedömningsnormer samt under hänsynstagande till fordonstekniska och trafiksäkerhetsfrämjande synpunkter. Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen förordas som tillståndsmyndighet. Utredningen framhåller, att vid en längdgräns av 22 m problem kan uppkomma vid framförande av fordonskombinationer i snäva kurvor m. m. Det föreslås därför, att tillståndsmyndigheten bemyndigas utfärda de närmare bestämmelser som behövs om ledbarhet, styrförmåga etc.

Av hänsyn till redan befintliga fordonskombinationer med längder över 22 m föreslås slutligen, att under en övergångstid av åtta år dispens skall kunna ges när de i kombinationen ingående fordonen förvärvats innan de nya bestämmelserna trätt i kraft och fordonen till följd av bestämmelserna inte skulle kunna brukas.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen och statens väginstitut har biträtt utredningsförslagen.

### **Yttrandena**

Behovet av en bestämd längdgräns för fordonskombinationer vitsordas eller lämnas utan erinran av huvuddelen av remissinstanserna.

Till den minoritet som intar en annan ståndpunkt hör *sjöfartsstyrelsen*, som hänvisar till principen om konkurrens på lika villkor mellan olika trafikmedel och anser, att innan utredningen om vägtrafikens kostnadsansvar framlagts åtgärder bör undvikas som försvårar integration av de på olika enhetslaster inriktade transporterna mellan sjöfart, järnväg och tunga lastbilar. *Sveriges redareförening* vill, med hänsyn till utvecklingen inom

sjöfartsnäringen och behovet av samordning av sjö- och landstransporterna, att förutsättningslösa transportekonomiska undersökningar utförts, innan någon längdgräns föreskrivs. Liknande synpunkter anförs av *Sveriges Mekanförbund* och *Södra Sveriges Skogsägares Förbund*. *Statens biltrafiknämnd* framhåller att, eftersom utredningen inte styrkt behovet av en längdmaximering av trafiksäkerhetsskäl, transportekonomiska skäl bör vara avgörande. En sådan bedömning borde normalt ha föranlett att några föreskrifter om maximilängd inte skulle utfärdas. *Sveriges trafikbilägares riksorganisation* är inne på liknande tankegångar och förordar ytterligare utredningar. I avvaktan därpå bör eventuella längdbestämmelser endast vara provisoriska. Provisoriska bestämmelser krävs också av *SJ* och *Svenska järnvägsföreningen*, vilka båda anför, att kostnaderna för vägväsendet och vägtrafikväsendet enligt den svenska trafikpolitiken skall bäras av vägtrafiken. För närvarande föreligger dock inte möjlighet att säkert bedöma dessa frågor.

Den föreslagna gränsen om 22 m som maximilängd för fordonkombinationer inklusive överskjutande last tillstyrks eller godtas av ungefär hälften av remissinstanserna. Den andra hälften avstyrker. De flesta av dessa önskar en högre gräns.

*Statens väginstitut* upplyser, att institutet sedan utredningen slutförts fortsatt studierna av omkörningsproblem och därvid funnit, att en liten ökning av fordonslängden på vägar med dåliga och medelgoda siktförhållanden föranleder en stor minskning av den för omkörning tillgängliga vägsträckan.

*Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen* anför — under hänvisning till den allmänna diskussionen om 24 m som lämplig gräns för att möjliggöra transporter av tre containers om vardera 20 fot — att 22 m överensstämmer med vad som förutsatts i 1949 års vägtrafikkonvention. Detta är likväl väsentligt liberalare än gällande längdbestämmelser i andra länder, där gränsen vanligen går vid 18 m.

Av dem som yrkar lägre gräns än 22 m stannar *länsstyrelserna i Hallands och Göteborgs och Bohus län* vid högst 20 m. *SJ* och *Svenska järnvägsföreningen* åberopar bl. a. riskerna för att långa kombinationer »hängs upp» vid passager av broar och järnvägsövergångar. Inte heller på transportekonomiska grunder accepteras förslaget. I avvaktan på utredningen om kostnadsansvarighetsprincipen, på större erfarenheter av det integrerade transportsystemet samt på utvecklingen på containerområdet förordas den i flertalet europeiska länder gällande längden 18 m som provisorisk gräns i Sverige. *Svenska ledamöterna av nordisk vägtrafikkommitté* förordar också 18 m med hänsyn till högsta tillåtna längd i de länder med vilka Sverige i första hand har ett livligt vägtrafikutbyte. Vidare ifrågasätts en översyn av 55 § VTF, eftersom man av trafiksäkerhetsskäl generellt inte bör tillåta att mer än en påhängsvagn eller annan släpvagn kopp-

las till bil. *Svenska transportarbetareförbundet* finner, att frågan bör ses mot bakgrund av de internationella bestämmelserna samt den utveckling av fordons-, väg- och brostandarden som kan förväntas, kostnaderna vid anskaffning av längre kombinationer m. m. Ökade längder leder till ökade anskaffningskostnader och ökade fordonsvikter, vilket i sin tur innebär att endast en del av bruttoviktsökningen kan utnyttjas för nyttig last. Ytterligare utredningar med mer ingående beaktande av trafiksäkerhets- och trafiktekniska samt ekonomiska synpunkter erfordras. I avvaktan på dessa bör bestämmelserna anknyta till de utländska bestämmelserna som i allmänhet föreskriver 18 m. *Rikspolisstyrelsen* förordar, att längden för kombinationen dragbil med påhängsvagn (semi-trailer) begränsas till 18 m med hänsyn till utrymmesbehovet vid kurvtagning. *Länsstyrelsen i Stockholms län* finner också att en sådan begränsning bör övervägas.

*Svenska stadsförbundet* uttalar stor tveksamhet till en gräns på 22 m och framhåller, att någon ombyggnad i större omfattning i städer och tätorter i syfte att underlätta framkomligheten för sådana kombinationer inte är att förvänta med hänsyn till kostnadernas storlek och kapitalknappheten.

De remissinstanser som förordar längder över 22 m grundar sina ställningsantaganden på i huvudsak transportekonomiska synpunkter.

*Riksåklagaren* finner de ökande containertransporterna tala för en längdgräns av 24 m.

*Sjöfartsstyrelsen* anför, att vid begränsning till 22 m endast en speciell utformning av dragfordonet torde kunna möjliggöra transport av tre containere med 20 fots längd. Med 24 m skulle dylika transporter normalt vara möjliga. Detta framhålls även av *statens biltrafiknämnd*.

*Domänverket* (gemensamt med Skogsbrukets motortransportkommitté) anser, att flottledsnedläggningen och järnvägsnätets gleshet ökar behovet av skogstransporter på väg. Införs bestämmelser som hindrar rationella skogstransporter på väg kan detta komma att främja uppkomsten av ekonomiska »nollområden». För att på lastbil och släpvagn få rum med tre travar 19 fots timmer, vilket är ett vanligt hanteringsmått, krävs minst 24 m längd på kombinationen. Annars uppstår transportkostnadsfördyringar, som beroende på vägarnas axeltryck varierar mellan 10 och 15 % för intervallet 22—24 m och 22 och 26 % för intervallet 22 m — »fri längd». *Skogsstyrelsen* anför i princip samma synpunkter. Båda myndigheterna förordar minst 24 m och framhåller behovet av smidiga dispensbestämmelser.

*Länsstyrelserna i Kronobergs, Älvsborgs, Jämtlands och Västerbottens län* pekar på de ökande transportererna med storcontainers, skogs- och gruvindustriernas beroende av långa fordon samt de vinster som kan erhållas av längdökningen 2 m från 22 m och förordar därför 24 m. *Länsstyrelsen i Skaraborgs län* framhåller, att en längd av 22 m medför att ett avsevärt ökat antal fordon erfordras för att utföra samma transportarbete som nu

utförs av fordon med större längd. Genomförs förslaget bör övervägas om inte längre fordonskombinationer kan tillåtas på motorvägar och andra vägar av hög trafiksäkerhetsstandard. *Länsstyrelsen i Norrbottens län* kan acceptera antingen 24 m inklusive överskjutande last eller 22 m med tillägg för överskjutande last upp till 24 m.

*Sveriges redareförening* framhåller, att en begränsning till 22 m i för-  
ening med föreslagna hastighetsgränser kan föranleda 25 % högre kostnader för landsvägstransporterna än om de utförs med kombinationer som anpassats för rederinäringens containers och trailers. Dessa merkostnader för näringslivet kan under vissa betingelser uppskattas till en miljard kronor per år i början av 1970-talet.

*Näringslivets trafikdelegation* hävdar, att vid begränsning till 22 m bl. a. skogs- och jordbruket samt gruv-, metall- och byggnadsindustrierna kommer att utsättas för avsevärda kostnadsökningar, som skulle förvärra läget i en hårdnande internationell konkurrens. För skogsbruket skulle med hänsyn till tillämpade hanteringsmetoder och sortimentlängder transportkostnaderna för massaved i vissa fall riskera att öka med 25 och för timmer med 50 %. Transportkostnaderna utgör för närvarande 35—50 % av råvarupriset. För monteringsfärdiga trähus skulle förslaget kunna få en utvecklingshämmande effekt. Även livsmedelsindustrierna och de kemiska industrierna skulle vidkännas svårigheter och fraktfördyringar. En höjning av gränsen från 22 till 24 m skulle medföra en möjlighet att öka fordonens lastförmåga viktmissigt med 10 % och utrymmesmässigt med 12 %. Delegationen yrkar därför på minst 24 m. Samma längd förordas av *Svenska Petroleum Institutet*, *Svenska sågverksföreningars riksförbund*, *AB Sågverksintressenter*, *Sveriges Mekanförbund*, *Svenska byggnadsentreprenörföreningen*, *Södra Sveriges Skogsägares Förbund*, *Svenska gruvföreningen* och *Svenska cementföreningen*.

*Sveriges trähusfabrikers riksförbund* framhåller, att man för rationella transporter av monteringsfärdiga trähus behöver en kombinerad fordonslängd av 29 m. En inskränkning med bara en meter leder till nära nog fördubblade transportkostnader genom att två särskilda lastfordon måste insättas.

*Sveriges trafikbilägares riksorganisation* anser det inte motiverat att för vårt lands vidkommande knyta an till fordonsmått och vikter i utlandet, eftersom Sverige skaffat sig ett trafikpolitiskt försprång och frågor om fordonsmått och vikt är en nationell angelägenhet av stor betydelse för näringslivets internationella konkurrensförmåga. Längdgränsen bör vara minst 24 m och tills vidare endast provisorisk i avvaktan på ytterligare utredningar. Ytterligare utredningar och en provisorisk gräns av 24 m anbefalls även av *vägplaneutredningens* majoritet.

*Svenska vägföreningen* och *Motororganisationernas samarbetsdelegation* hänvisar till den svenska trafikpolitikens målsättning om konkurrens på

lika villkor mellan transportmedlen. Järnvägstrafiken rationaliseras med huvudvikten lagd på affärsbanenätet. Icke lönsamma bandelar slopas. Mot denna bakgrund och med hänsyn till att de areella näringsgrenarna jord- och skogsbruk på grund av järnvägsnätets korta längd och gleshet i hög grad är vägtrafikberoende är det naturligt, att vägtransporterna får utveckla sig med utnyttjande av transportgrenens inneboende möjligheter. Det finns med dessa utgångspunkter knappast anledning att låsa fast fordonsutvecklingen vid längd- och bruttoviktsbestämmelser som förekommer på den europeiska kontinenten, där man har en annan trafikpolitik och där vägtrafiken hämmas av en järnvägsskyddande politik. Avgörande för längdgränserna är, fränsett trafiksäkerhetsskäl, i många fall de lastenheter som utvecklats. Såväl skogs- som containertransporterna fordrar minst 24 m som undre gräns vid längdmaximering.

Förslaget att *d i s p e n s e r* skall kunna medges i särskilda undantagsfall och därvid endast avse s. k. odelbart gods möter åtskilliga invändningar.

Endast *rikspolisstyrelsen* uttalar sig för en mycket restriktiv tillämpning. *Länsstyrelsen i Uppsala län* anser, att skogsbrukets berättigade intresse att kunna transportera långvirke bör beaktas vid en dispenserering.

*Överståthållarämbetet* förordar visserligen restriktiv tillämpning men anser, att tillståndsmyndigheten bör erhålla befogenhet att ge dispens även för delbart gods. Detta anser också *länsstyrelsen i Jönköpings län*, i vart fall för vissa vägsträckor av särskilt god standard och möjligen också i andra fall under villkor att vissa försiktighetsmått vidtas. Liknande synpunkter anförs av *länsstyrelserna i Västmanlands och Västernorrlands län*, som också hävdar att det inte alltid är möjligt att göra åtskillnad mellan delbart och odelbart gods. Definition av begreppet odelbart gods synes nödvändig. Kritiska är också *Södra Sveriges Skogsägares Förbund*, *Svenska sågverksföreningars riksförbund* samt *AB Sågverksintressenter*, vilka finner den av utredningen förutsatta dispensgivningen för restriktiv för skogsindustrins behov. *Domänverket* (gemensamt med Skogsbrukets motortransportkommitté) och *skogsstyrelsen* framhåller, att skogsbrukets odelbara gods kan uppdelas i reellt odelbart (stolpar, pålar, långtimmer) och driftekoniskt odelbart gods (exempelvis stammar och träd, avsedda att centralt upparbetas till timmer och massasortiment för transporter efter särskilda vägrouter till terminaler). För dessa transporter liksom för högrationaliserade transporter bör dispenser kunna ifrågakomma. Skogsstyrelsen önskar ett dispensförfarande av samma art som gäller för dispenser i fråga om axeltryck och fordonsbredd.

*Svenska kommunförbundet*, *Näringslivets trafikdelegation*, *Sveriges Mekanförbund*, *Svenska vägföreningen*, *Motororganisationernas samarbetsdelegation*, *Sveriges trafikbilägares riksorganisation*, *Svenska cementföreningen* och *Svenska transportarbetareförbundet* föreslår på olika grunder



liberala och smidiga dispenseringsprinciper med tillämpning från fall till fall. Svenska transportarbetareförbundet anser, att dispens för större längd och vikt bör ges för varje särskilt transportarbete och därvid delges alla berörda anställda för att gälla. Samma delgivningsförfarande bör enligt förbundet ske även vid generella dispenser i de fall sådana blir aktuella.

Förslaget att dispensmyndigheten skall bemyndigas att utfärda närmare bestämmelser beträffande fordons ledbarhet, styrförmåga etc. tillstyrks över lag men har föranlett flera kommentarer. *Statens väg-institut* anser, att bestämmelserna lämpligen bör utformas så att en fordonskombination skall kunna köras mellan två koncentriska begränsningskurvor med givna radier utan att någon del av fordonet eller kombinationen överskrider dessa begränsningar. *Svensk bilprovning* anser det motiverat att föreskriva hur stort utrymme fordon eller fordonskombination får uppta i en kurva, eftersom en längdbegränsning inte är någon garanti för att en kombination är lämplig från utrymmessynpunkt. *NTF* framhåller behovet av ytterligare utredning om långa fordons och kombinationers möjligheter att hålla körfälten vid svängar. Eventuellt bör bestämmelser om maximilängd på odelat enkelfordon eller på enheterna i kombinationer eller om maximilängd på större fordons överhäng i framvagnen införas.

Åtskilliga företrädare för näringslivet och branschorganisationerna framhåller, att fordonskombinationers längd i och för sig inte avgör deras kurvtagningsförmåga. Denna förmåga växlar också med hänsyn till kombinationens inbördes mått och beror — utom på längden — på överhäng, hjulbaser, dragstångslängd, kopplingsanordningar m. m. Dubbelstyrda släpvagnar kan eliminera svårigheterna. Sådana släpvagnar håller för närvarande på att utvecklas. Krav på ytterligare utredningar framförs.

Förslaget om väg- och vattenbyggnadsstyrelsen som dispensmyndighet avvisas av bl. a. *länsstyrelserna i Jönköpings, Hallands och Norrbottens län, domänverket* (gemensamt med Skogsbrukets motortransportkommitté), *Näringslivets trafikdelegation, Södra Sveriges Skogsägares Förbund, Svenska sågverksföreningars riksförbund* och *AB Sågverksintressenter*. Det framhålls bl. a., att det här är fråga om enkla rutinärenden, vilka liksom dispens från bestämmelser om fordonsbredd och axeltryck bör avgöras av länsstyrelserna. Enhetlighet kan tillgodoses genom centralt utfärdade anvisningar. Flera av de nämnda instanserna betonar, att länsstyrelserna har den lokala kännedomen och att detta utgör en garanti för en snabb och smidig dispensbehandling.

*Näringslivets trafikdelegation* framhåller, att det kan uppstå köproblem hos dispensmyndigheten. Om dispens erfordras för varje enskild transport kan åtskilliga byggnadsföretags dispensärenden komma att uppgå till mer än 10 per dag och beröra mer än ett län.

*Länsstyrelsen i Jämtlands län* ifrågasätter om inte dispensgivningen

i fråga om fordons längd, bredd och axeltryck bör samordnas så att inte olika myndigheter behöver ge dispens för samma transport, vilket ter sig förvirrande och betungande för den sökande.

Övriga remissinstanser tillstyrker eller lämnar förslaget i denna del utan erinran.

Förslaget om en ö v e r g å n g s t i d av åtta år, under vilken dispens skall kunna ges för sådana i kombinationen ingående fordon som förvärvats före de nya bestämmelsernas ikraftträdande, godtas av det stora flertalet remissinstanser. *Länsstyrelsen i Hallands län* anför dock, att dispenser inte bör ges utan särskild prövning i fråga om kombinationer över 28 m. *Länsstyrelsen i Örebro län* finner övergångstiden för lång och *LO* anser sig inte kunna biträda förslaget, eftersom lagstiftningen blir tämligen illusorisk med så långa övergångstider. *Rikspolisstyrelsen* anser — i avsaknad av närmare motivering för åtta år — en övergångstid av fem år lämplig med tanke på fordonsens relativt snabba förslitning.

*SJ* anför, att dispens under den angivna åttaårsperioden i särskilda undantagsfall även bör kunna ges för nyanskaffning av fordonskombinationer, om hinder inte föreligger från trafiksäkerhetssynpunkt. *Länsstyrelsen i Skaraborgs län* förordar generell dispens för befintliga kombinationer under en övergångstid som motsvarar kombinationernas ekonomiska livslängd.

Överträdelse av en ny längdbestämmelse bör enligt *riksåklagarens* mening förskylla dagsböter.

### *Hastigheter*

#### Gällande svenska och utländska bestämmelser

I 56 § VTF ges bestämmelser om högsta tillåtna hastighet för vissa slag av fordon och fordonskombinationer. Buss eller lastbil med totalvikt över 3,5 ton får inte föras med högre hastighet än 70 km/tim utom på motorväg, och motortrafikled, där hastigheten får vara 90 km/tim. Hastighetsgränserna för fordonskombinationer beror av antal släpfordon, typ av släpfordon, bromsutrustning och viktförhållanden. Gränserna är för olika fall 70, 50, 40, 30 och 20 km/tim. Överstiger släpvnagnens totalvikt eller, i olastat tillstånd, tjänstevikt inte en tredjedel av dragfordonets tjänstevikt, får kombinationen föras med samma hastighet som dragfordonet utan släp.

För dragbil med påhängsvagn, vars samtliga hjul är försedda med effektiva från fotbroms eller motsvarande anordning på dragfordonet manövrerbara bromsar, gäller hastighetsgränsen 70 km/tim. En bil med annan släpvnagn än påhängsvagn får föras med högst 50 km/tim om släpvnagnen har sådana effektiva bromsar som nyss sagts. I annat fall än de nu nämnda gäller maximihastigheten 40 km/tim om släpvnagnens bruttovikt inte överstiger bilens. Samma gräns gäller kombinationer med två släpvnagnar, försedda med effektiv bromsutrustning, liksom bärgningsbil, när den används för bogsering. Bil med en släpplåde, vars bruttovikt inte överstiger bilens,

får föras med 30 km/tim. I andra fall än de här uppräknade är hastighetsgränsen för bil med tillkopplat fordon 20 km/tim.

Enligt 6 § 1 mom. VTF gäller vissa krav på bromsanordning för släpvagn som dras av bil. Är släpvagnen avsedd för personbefordran eller överstiger totalvikten 750 kg, skall den ha effektiv broms som kan manövreras från fotbroms eller motsvarande anordning på dragfordonet och som är så beskaffad att släpvagnen automatiskt bromsas in vid brott på kopplingsanordningen. Automatisk bromsverkan fordras emellertid inte i fråga om tvåhjulig husvagn eller mindre bagagevagn som är försedd med tillförlitlig reservkoppling (t. ex. kedja eller ställina). Släpvagn avsedd för personbefordran eller vars tjänstevikt överstiger 400 kg skall vara utrustad med broms som kan hålla kvar släpvagnen på sluttande mark, även om vagnen fränkopplats bilen. Bromsen skall kunna manövreras från släpvagnen eller, om denna ej är avsedd för personbefordran, från någon plats vid sidan av den.

Genom en kungörelse den 8 mars 1963 (nr 38) om undantag rörande vissa släpvagnar från 6 § 1 mom. och 56 § 1 mom. VTF har s. k. påskjutsbromsar på tvåhjulig släpvagn med totalvikt av högst 1 500 kg jämförts med sådan effektiv bromsutrustning som sägs i 6 § 1 mom. och 56 § VTF.

Den 1 januari 1965 gällde i förenklad sammanfattning följande hastighetsgränser för fordonskombinationer inom vissa europeiska länder.

*Belgien:* 60 km/tim för kombinationer med totalvikt över 5 ton.

*Danmark:* 60 km/tim.

*Finland:* 70 km/tim, på motorväg 80 km/tim för lätta kombinationer.

*Frankrike:* För kombinationer med totalvikt över 10 ton olika hastighetsgränser i förhållande till vikten.

*Nederländerna:* 60 km/tim för tung kombination. För lätt kombination där släpvagnens hjultryck överstiger 375 kg 60 km/tim (80 km/tim på motorväg).

*Norge:* 60 km/tim.

*Schweiz:* 80 km/tim eller, om släpvagnens vikt överstiger 1 ton, 60 km/tim.

*Storbritannien:* 48 km/tim eller, på motorväg liksom för lätta kombinationer, 64 km/tim.

*Västtyskland:* 60 km/tim eller, på motorväg liksom för lätta kombinationer och kombination med påhängsvagn under 7,5 ton, 80 km/tim.

## Trafiksäkerhetsrådets utredning

### Tunga fordonskombinationer

Med tung fordonskombination förstår utredningen dragbil med totalvikt över 3,5 ton jämte därtill kopplat släpfordon.

Från näringslivets sida har samstämmt uttalats önskemål om minst

70 km/tim som övre gräns för hastigheten, där nu lägre gräns gäller. Lastbilsfabrikanterna förordar 70—75, expeditions- och transportföretag samt företrädare för transporter av flytande gods 70—80, skogsbruksnäringen samt gruv- och byggnadsindustrin 70 km/tim.

En statistisk bearbetning av olyckor utanför tätbebyggt område under 1960 har visat, att personskada förekommit i mindre omfattning vid olyckor där tunga kombinationer varit delaktiga än vid övriga olyckor. De vanligaste olyckorna med fordonskombinationer var mötesolyckor, singelolyckor och omkörningsolyckor i nämnd ordning.

Mötesolyckorna inträffade till största delen på vägar under 6 m bredd och i flertalet fall vid möten med andra tunga fordon eller kombinationer. Någon större skillnad har därvidlag inte konstaterats mellan kombinationer som haft 50 och de som haft 60 km/tim som hastighetsgräns. Omkörningsolyckorna antas bero på att tunga kombinationer i mycket stor utsträckning går fram på vägar med stark trafik. Andelen mörkerolyckor var för tunga kombinationer något större än för andra fordonstyper. Detta tillskrivs förhållandet att tunga fordonskombinationer färdas nattetid i större utsträckning än andra fordonskategorier.

Fordonsdefekter medverkade vid ungefär 10 % av olyckorna. De vanligaste defekterna var bromsfel eller brusten kopplingsanordning.

De företagna undersökningarna har inte gett underlag för entydiga slutsatser om vilka följder en revidering av hastighetsbestämmelserna skulle få från olyckssynpunkt. Vid undersökningarna har emellertid inte framkommit något som talar för att olycksfrekvensen skulle märkbart öka eller skadorna bli påtagligt svårare vid en måttlig höjning av hastigheten för vissa tunga kombinationer.

Vid studier av tillämpade hastigheter för tunga kombinationer utanför tätbebyggt område har framgått, att högsta medgivna hastighet oftast överskridits och att överskridandet varit större ju lägre hastighet som gällt. Endast för kombinationer med en tillåten högsta hastighet av 70 km/tim har underskridanden varit vanligare än överskridanden. Under gynnsamma vägförhållanden förelåg en tendens mot samma hastighet för alla tunga fordon, oberoende av tillåten hastighet. Studier av körförhållanden har visat, att betydligt fler fordon ligger i kö efter tunga än efter lätta kombinationer. Vidare förekom förhållandevis fler köfordon efter tunga kombinationer än efter tunga singelfordon.

Utredningen finner det framgå av undersökningarna, att det från trafikteknisk synpunkt är motiverat med en höjning av den tillåtna hastigheten från 50 till 70 km/tim för tunga bilar med endast en släpkärra eller vanlig släpvagn med effektiv broms. En sådan höjning anses erbjuda betydande fördelar med hänsyn till efterlevnaden, övervakningen och trafikekonomin. Höjningen kan ske utan att allmänna krav på framkomlighet och säkerhet i trafiken eftersätts.

Särskilda omkörningsstudier har bedrivits för att utröna hur dels hastigheten, dels längden hos en tung kombination inverkar på möjligheterna att företa omkörningar av kombinationen samt på beteendet hos de trafikanter som företar sådana omkörningar. Teoretiska beräkningar har gett vid handen, att både en höjning av hastigheten och en ökning av längden medför försämrade möjligheter till omkörning för andra trafikanter. Vid en hastighet av 90 km/tim hos omkörande fordon och mötande trafik kan en höjning av fordonskombinationens hastighet från exempelvis 50 till 70 km/tim reducera omkörningsmöjligheterna med 25 %.

Studierna har också inriktats på frågan om de försämrade omkörningsmöjligheterna vid högre hastighet hos kombinationerna medför att de omkörande trafikanterna tar större risker. Det har framgått, att andelen trafikanter som använder en för lång omkörningssträcka blir större såväl när kombinationens längd som när dess hastighet ökas. Några fullt entydiga resultat i fråga om effekten av en hastighetshöjning för olika typer av kombinationer har dock inte kunnat erhållas. Över huvud taget sjönk den totala omkörningsfrekvensen markant när hastigheten höjdes. Även om andelen riskfyllda omkörningar som regel var något större vid 70 km/tim var det totala antalet riskfyllda omkörningar ca 50 % lägre vid den hastigheten än vid 50 km/tim. Studierna har visat, att det inte skulle innebära något nämnvärt eftersättande av trafiksäkerheten, om hastigheten för fordon med tillkopplad bromsförsedd släpvagn höjs från 50 till 70 km/tim, dvs. samma hastighetsgräns som gäller för dragbil med påhängsvagn.

De fordonstekniska egenskaperna hos tunga kombinationer har hittills studerats i mycket ringa omfattning. En skärpning av de tekniska kraven är enligt utredningen önskvärd, främst beträffande fordonsdetaljers hållfasthet, bromsutrustning, dynamisk stabilitet och manöverorgan.

Utredningen anser förekomsten av ett flertal hastighetsgränser otillfredsställande från övervakningssynpunkt och troligen också mindre lämplig från trafiksäkerhetssynpunkt. Så få hastighetsgränser som möjligt med anpassade krav på fordonens konstruktion och låg hastighetsgräns för fordon som inte fyller dessa krav torde vara en bättre lösning. Några hållbara motiveringar för skilda hastighetsgränser för å ena sidan bil med påhängsvagn och å andra sidan bil jämte släpvagn av annan typ med tillfredsställande bromsanordningar har inte kunnat påvisas. En höjning från 50 till 70 km/tim för sistnämnda kategori torde, även om den måhända f. n. inte kan motiveras fordonstekniskt, tills vidare kunna accepteras.

Utredningen anser det olämpligt att f. n. föreslå någon ändring av hastighetsbestämmelserna för kombinationer med två eller fler släpvagnar. Dels anses forskningsunderlaget för ringa, dels ökar svårigheterna att anpassa bromskraften mellan axlarna med antalet axlar, dels minskar fordonsförarens möjligheter att klara en besvärlig situation ju fler fordonsenheter som ingår i kombinationen och ju högre hastigheten är.

Inte heller föreslås någon höjning av 40-kilometersgränsen för kombination med obromsad släpvagn. Skälet är att ökad användning av obromsade släpvagnar bör motverkas. Undantag görs för bil med obromsad släpvagn, vars totalvikt inte uppgår till en sjättedel av dragbilens tjänstevikt. Sådan kombination föreslås få köra med 70 km/tim. Undantaget gäller främst de lätta kombinationerna men har generell giltighet och omfattar, i förekommande fall, även tunga kombinationer.

F. n. gäller som nämnts, att fordonskombination, där släpvagnens totalvikt eller, i olastat tillstånd, tjänstevikt inte överstiger en tredjedel av dragfordonets tjänstevikt, får föras med samma hastighet som medges för dragfordon utan släpvagn. Med hänsyn till resultatet av undersökningarna för lätta kombinationer föreslår utredningen, att denna regel slopas.

I anslutning till förslaget om höjning av maximifarten från 50 till 70 km/tim för dragbil, vartill kopplats en släpvagn utrustad med tillfredsställande bromsanordning eller med totalvikt som ej överstiger en sjättedel av dragbilens tjänstevikt, betonar utredningen att besiktningsskontrollen vid genomförande av förslaget sannolikt bör skärpas i många avseenden samtidigt som fortlöpande studier bör ske av de fordonstekniska egenskaperna hos tunga fordon och kombinationer.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen och statens väginstitut har biträtt förslagen.

#### *Lätta fordonskombinationer*

Med lätt fordonskombination förstår utredningen dragbil med totalvikt av högst 3,5 ton jämte därtill kopplad släpkärria, dvs. släpvagn med en axel eller boggi, dock ej påhängsvagn.

Utredningen konstaterar inledningsvis, att lätta kombinationer i övervägande grad består av personbil med husvagn. För dessa har trafikekonomiska synpunkter ringa betydelse.

Studier av olyckor med lätta kombinationer har företagits men materialet har varit begränsat och utredningen finner det svårt att dra några slutsatser om hastighetens betydelse för olyckornas uppkomst. Det har emellertid framgått, att de vanligaste olyckorna varit mötes- och omkörningsolyckor. Mötesolyckorna anses ha haft mindre direkt samband med den medgivna högsta hastigheten än med en felbedömning av det egna och det mötande fordonets bredd. Inte heller omkörningsolyckorna har enligt utredningen i någon högre grad berott på hastigheten utan på felbedömning av fordonslängden, bl. a. på grund av bristande vana och erfarenhet hos föraren. Omkörningsolyckorna synes inträffa oftare med lätta kombinationer än med exempelvis personbil utan släpvagn.

Utöver studier av olyckor har utredningen studerat hastigheter och omkörningsförlopp för lätta kombinationer. I fråga om hastigheter tyder undersökningarna på en anpassning till samma hastighet oberoende av den

för olika kombinationer medgivna hastigheten. Hastigheten rörde sig vanligen om 65—75 km/tim. Vid punkthastighetsmätningar överskred ca 75 % av de lätta kombinationerna den högsta tillåtna hastigheten med i medeltal 15—25 km/tim. De lätta kombinationerna förekom som köledare i ungefär samma utsträckning som tunga fordon och kombinationer. Fordonskombinationernas totala längd påverkade inte nämnvärt omkörningsförloppet vid hastigheterna 50 och 70 km/tim. De omkörande fordonens risktagning var inte större vid 70 än vid 50 km/tim. Inte heller skilde sig insvängningstiderna för omkörande fordon om hastigheten var 50 eller 70 km/tim.

Med hänvisning till utförda studier av omkörningsmöjligheterna drar utredningen slutsatserna, att lätta fordonskombinationer inte bör utföra accelererande omkörningar vid en hastighet av omkring 70 km/tim eller däröver och att dragfordonen bör uppfylla krav på motorstyrka, som är beroende av bl. a. kombinationens vikt.

Vid studier beträffande kördynamik har framkommit, att dragfordonet bör vara relativt tungt, ha stort masströghetsmoment, kraftigt dimensionerade däck, långt axelavstånd samt kort överhäng, medan släpfordonet bör ha liten massa, hög kulbelastning, långt avstånd mellan dragkula och släpfordonsaxel och kraftigt dimensionerade däck. Studierna har visat, att en lämpligt dimensionerad lätt kombination har tillfredsställande dynamisk stabilitet vid hastigheter över 100 km/tim. I ogynnsamma fall kan dock instabilitet uppträda vid hastigheter under 70 km/tim.

Av skilda skäl kan kördynamisk klassning av lätta kombinationer, baserad på relativ vikt mellan släpfordonets och dragfordonets massa, inte förordas. Provkörning för typgodkännande av olika slag av kombinationer med avseende på kördynamiska egenskaper torde vara den lämpligaste metoden tills vidare. Med hänsyn till svårigheten att finna ett rättvist klassningssystem är det i princip olämpligt att godkänna olika kombinationer för skilda hastighetsgränser. I stället torde en enda hastighetsgräns för alla lätta kombinationer vara att föredra. Vissa fordringar på dynamisk stabilitet måste dock uppfyllas.

Studier rörande bromsförmåga och stabilitet vid bromsning har gett vid handen, att en fordonskombination är en större olyckrisk än ett ensamt fordon om instabilitet uppträder genom hjullåsning vid bromsning. Fällknivsverkan uppkommer nämligen snabbt och är svår att bemästra. Svårigheten ökar med ökande hastighet. Därför bör fri fart inte tillåtas för någon typ av kombination. Utförda bromsprov och teoretiska beräkningar har visat att, vid normalt väglag och under förutsättning att släpfordonet är försett med bromsar eller har en totalvikt som inte överstiger en sjättedel av dragbilens tjänstevikt, 50 är en säker, 70 en godtagbar och 90 km/tim en hastighet som inte kan rekommenderas.

Utredningen anser det klarlagt att man genom lämpliga krav, vilkas

uppfyllande bör kontrolleras vid besiktning, kan säkerställa tillräckligt goda köregenskaper hos lätta fordonskombinationer för att en måttlig höjning av de nuvarande hastighetsgränserna skall kunna motiveras, detta oavsett att en fordonskombination får anses vara en större trafikrisk än det ensamma dragfordonet. Utredningen föreslår en enhetlig högsta tillåten hastighet av 70 km/tim för lätta kombinationer. Som villkor bör gälla, att kombinationen uppfyller vissa krav rörande dynamisk stabilitet och att släpvagnen antingen är utrustad med effektiva bromsar eller har en totalvikt som inte överstiger en sjättedel av bilens tjänstevikt. Annars bör 40 km/tim vara högsta gräns.

Förslaget leder till att bestämmelserna i 56 § 1 mom. sista stycket VTF, som medger fri hastighet för lätta kombinationer när släpvagnens totalvikt inte överstiger en tredjedel av bilens tjänstevikt, bör utgå. Enligt utredningens föreligger inte skäl att föreslå högre tillåten hastighet på motorväg än på annan väg.

Också förslagen i denna del har biträttats av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen och statens väginstitut.

### *Sammanfattning*

Om utredningens förslag genomförs ändras hastighetsgränserna för de kombinationer som berörs av förslagen på följande sätt.

A. Bromsad släpvagn med totalvikt (eller i olastat tillstånd tjänstevikt) som uppgår till högst 1/3 av dragbilens tjänstevikt:

om dragbilen är buss eller lastbil med totalvikt över 3,5 ton en sänkning av maximihastigheten på motorväg och motortrafikled från 90 till 70 km/tim men i övrigt en oförändrad gräns vid 70 km/tim,

om dragbilen är buss eller lastbil med totalvikt av högst 3,5 ton eller personbil en sänkning från fri fart till en maximihastighet av 70 km/tim.

B. Bromsad släpvagn med högre totalvikt (eller tjänstevikt) än nyss sagts i förhållande till dragbilens tjänstevikt:

om dragbilen är buss eller lastbil med totalvikt över 3,5 ton en höjning av maximihastigheten från 50 till 70 km/tim,

om dragbilen är buss eller lastbil med totalvikt av högst 3,5 ton eller personbil en höjning av maximihastigheten från 50 till 70 km/tim.

C. Obromsad släpvagn med totalvikt (eller i olastat tillstånd tjänstevikt) som uppgår till högst 1/3 av dragbilens tjänstevikt:

om dragbilen är buss eller lastbil med totalvikt över 3,5 ton en sänkning av maximihastigheten från 90 km/tim på motorväg och motortrafikled och 70 km/tim i övrigt till 40 km/tim eller, om släpvagnens totalvikt är högst 1/6 av dragbilens tjänstevikt en sänkning på motorväg och motortrafikled från 90 till 70 km/tim men i övrigt en oförändrad gräns vid 70 km/tim,

om dragbilen är buss eller lastbil med totalvikt av högst 3,5 ton eller personbil en sänkning från fri fart till en maximihastighet av 40 km/tim



eller, om släpvagnens totalvikt är högst  $1/6$  av dragbilens tjänstevikt, en sänkning från fri fart till maximihastigheten 70 km/tim.

D. Obromsad släpvagn med högre totalvikt (eller tjänstevikt) än nyss sagts i förhållande till dragbilens tjänstevikt:

en oförändrad maximihastighet av 40 km/tim.

## Yttrandena

### *Tunga fordonskombinationer*

Huvuddelen av remissinstanserna tillstyrker eller godtar förslagen.

Den föreslagna höjningen för släpvagnar med effektiva bromsar vinner nära nog fullständig anslutning i remissyttrandena. Ett fåtal remissinstanser avstyrker eller är tveksamma.

*Länsstyrelsen i Hallands län* anser att tendensen till överträdelser av gällande bestämmelser rimligtvis inte kan anföras som skäl för liberalisering av gällande rätt. *Svenska järnvägsföreningen* är tveksam och finner det lämpligt att stanna vid samma hastighet som gäller i bl. a. Danmark och Västtyskland, nämligen 60 km/tim. *Länsstyrelsen i Jönköpings län* anser det värt att överväga om inte en höjning av hastigheten från 50 till 70 km/tim bör förbehållas fordon med viss begränsad längd. *Länsstyrelserna i Älvsborgs och Västernorrlands län* tillstyrker förslaget med tvekan.

Flera remissinstanser understryker utredningens uttalanden, att besiktningskontrollen sannolikt måste skärpas och fortlöpande studier företas av de fordonstekniska egenskaperna.

*Statens väginstitut* framhåller, att vissa egenskaper hos nu förekommande tryckluftsbromsar måste beaktas. Dessa är behäftade med fördröjningar, som får ökad betydelse vid ökade fordonslängder. För att undvika olyckor kan det vara nödvändigt med tillsattdon i fordon. Inom väginstitutet pågår forskning härom. *Svensk bilprovning* påpekar, att den väntade skärpta kontrollen direkt kommer att påverka bolagets besiktningsverksamhet. Bolaget förutsätter, att det får medverka vid utarbetandet av de bestämmelser om skärpt besiktningskontroll som utredningen ansett nödvändiga.

*Svenska transportarbetareförbundet* vill inte motsätta sig förslagen men kräver före en författningsändring utredningar av olika slag med sikte på åtgärder för att öka säkerheten när det gäller de tunga kombinationerna. Fordonskombinationer med obromsade släpvagnar bör enligt förbundet inte få förekomma annat än övergångsvis för att det nuvarande beståndet successivt skall kunna utgå.

*Statens biltrafiknämnd* erinrar om den växande betydelse som kombinationen dragbil jämte påhängsvagn och tillkopplad släpvagn fått på senare år, framför allt i den internationella trafiken av typen roll off roll on. Enligt utredningens förslag skall sådan kombination, liksom hittills, endast få framföras med maximalt 40 km/tim. Det är av intresse att den får föras med

samma hastighet som dragbil med släpvagn, dvs. 70 km/tim. Liknande synpunkter och yrkanden framför *domänverket* (gemensamt med Skogsbrukets motortransportkommitté), *skogsstyrelsen*, *Sverige bilindustri- och bilgrossistförening* och *Motorbranschens riksförbund*, *Näringslivets trafikdelegation*, *Svenska cementföreningen*, *Svenska sågverksföreningars riksförbund* och *AB Sågverksintressenter*, *Svenska gruvföreningen*, *Sveriges redareförening*, *Sveriges Mekanförbund*, *Södra Sveriges Skogsägares Förbund* och *vägplanutredningens* majoritet. Om en sådan hastighetshöjning inte är möjlig nu, bör enligt några remissinstanser ytterligare undersökningar utföras för att klarlägga vilka tekniska krav som kan behöva ställas för ändamålet. Vissa framhåller, att samtliga normala och rationella kombinationer bör få tillämpa samma hastighet, 70 km/tim, om godtagbara tekniska krav uppfylls.

*Sveriges trafikbilägares riksorganisation*, *Svenska vägföreningen* och *Motororganisationernas samarbetsdelegation* har i princip samma yrkanden. Förstnämnda organisation anför att inga försök gjorts av utredningen att studera effekten av annan högre hastighet än 70 km/tim. Samtliga tre instanser anser vidare, att fortsatta försök bör göras för att studera och tillvarata möjligheterna till ytterligare höjningar av hastigheten för den tunga trafiken i takt med den fordonstekniska och vägtekniiska utvecklingen.

Förslaget att högsta tillåtna hastighet på motorväg och motortrafikled för vissa tunga kombinationer skall sänkas från 90 till 70 km/tim avstyrks av *länsstyrelsen i Hallands län*, *skogsstyrelsen*, *Sveriges redareförening*, *Sveriges Mekanförbund*, *Svenska vägföreningen* och *Motororganisationernas samarbetsdelegation*, *Sveriges bilindustri- och bilgrossistförening* och *Motorbranschens riksförbund* samt *Svenska Petroleum Institutet*.

#### *Lätta fordonskombinationer*

Utredningens förslag har så gott som undantagslöst tillstyrkts eller lämnats utan erinran i remissyttrandena.

I fråga om den föreslagna hastighetshöjningen avstyrker endast *riksåklagaren*, som anser att en närmare utredning om antalet berörda lätta kombinationer bör föregå en författningsändring. Utredningen behövs för att planlägga nödvändiga polisiära insatser för den ökade övervakning som de nya bestämmelserna aktualiserar.

Några remissinstanser finner vissa särskilda åtgärder påkallade i sammanhanget. *Länsstyrelsen i Älvsborgs län* anser, att det vid maximihastigheten 70 km/tim krävs bestämmelser som medger besiktning av hela fordonskombinationen. *NTF* förordar skärpt typbesiktning av husvagnar och trailers m. m. med sikte på att en viss släpvagn skall godkännas endast för vissa bilmodeller och tvärtom. Vidare bör övervägas, om det behövs regler angående förhållandet mellan dragbilens motorstyrka och kombinationens vikt. *Svensk bilprovning* framhåller svårigheterna att utföra stabilitetsprov i det prak-

tiska besiktningsarbetet och ifrågasätter, om det är rimligt att alla dessa prov utförs med varje fordonskombination. Det bör utredas om stabilitetsbedömningen i vissa fall kan ske utan körprov. Annars måste en praktiskt tillämpbar och säker metod för detta utarbetas. *Svenska vägföreningen* och *Motororganisationernas samarbetsdelegation* föreslår, att typgranskning införs beträffande de för kombinationskörning särskilt avsedda apparaterna och systemen i dragfordon och släpfordon. Vidare förordas, att nuvarande bestämmelser om relativ vikt mellan dragfordon och släpfordon ersätts med bestämmelser om förhållandet mellan dragkraft och sammanlagd vikt. Provkörningar bör utföras för typgodkännande av fordonskombinationer, varvid som villkor för godkännande kan anges krav på viss utrustning, t. ex. bestämda egenskaper hos däck, färdstabilisator, bibehållen bromsverkan efter långvarig bromsning. Sänkt viktgräns bör införas för släpfordon med påskjutsbroms. Vidare föreslås som komplettering till utredningens förslag dels att samtliga hjul på lätta fordonskombinationer, som framförs under vinterväglag, skall vara obligatoriskt utrustade med dubbade däck helst redan från hösten 1967, dels att den högsta tillåtna hastigheten för lätta kombinationer tas upp till förnyat övervägande så snart föreslagen revision av typgransknings- och viktbestämmelser skett.

Vad gäller utredningens förslag att 56 § 1 mom. tredje stycket VTF skall utgå framhåller *överståthållarämbetet*, att ett stort antal släpfordon som anskaffats med beaktande av de nuvarande bestämmelserna med det nya förslaget hastighetsbegränsas till 40 km/tim eller måste ha bromsutrustning. Dessa släpfordon bör under en lämplig övergångstid få framföras med 70 km/tim för att ägarna under tiden skall kunna komplettera bromsutrustningen. Detta anser också *Svenska vägföreningen* och *Motororganisationernas samarbetsdelegation*. De föreslår en övergångstid av fyra år.

*Länsstyrelsen i Stockholms län* anser, att den nuvarande bestämmelsen i 56 § 1 mom. tredje stycket andra punkten VTF, att vid olastat tillstånd släpvnagnens tjänstevikt skall gälla i stället för dess totalvikt, bör få gälla även framdeles. Det förekommer nämligen numera i allt större utsträckning dragfordon i kombination med trailer för fritidsbåtar m.m. Dessa trailers, som är lätta och i allmänhet saknar bromsanordningar, skulle med utredningens förslag endast få köras med 40 km/tim i olastat tillstånd. Med det föreslagna tillägget blir hastigheten i stället 70 km/tim., vilket inte torde innebära att trafiksäkerheten eftersätts. *Svensk bilprovning* har i princip samma yrkande.

## Vissa frågor om lokala trafikföreskrifter m. m.

### Gällande bestämmelser

Befogenheten att meddela lokala trafikföreskrifter är enligt 61 § 1 mom. VTF uppdelad på länsstyrelse och trafiknämnd. Det ankommer på länsstyrelsen att ge lokala bestämmelser enligt punkt c) om färdhastighet, enligt punkt d) om inskränkning i rätten att framföra visst slag av fordon eller fordon med viss sorts last och om höjning eller sänkning av enligt VTF medgivna axeltryck, bruttovikt eller bredd, samt enligt punkt e) och f) om vägs egenskap av huvudled, motorväg eller motortrafikled och om ändringar av företrädesrätt eller stoppskyldighet i förhållande till föreskrifterna i VTF. Trafiknämnden bestämmer för sin del enligt punkt a) om trafikförbud och om inskränkningar i fråga om körriktning, provkörning eller övningskörning, enligt punkt b) om uppställning eller stannande av fordon och enligt punkt g) om andra inte särskilt uppräknade åtgärder för trafikreglering.

Trafiknämndens sammansättning och arbetsformer framgår av *lagen den 4 december 1964 (nr 731) om trafiknämnder*.

Myndigheterna kan enligt 63 § meddela undantag för särskilt ändamål från lokal trafikföreskrift och också från vissa bestämmelser i VTF. Undantag från lokal trafikföreskrift ges av den som meddelat föreskriften. När det gäller VTF kan dispens ges från bestämmelserna i 54 § 1 och 2 mom. om axeltryck, bruttovikt och bredd, 55 § 1 mom. om tillåtet antal dragna fordon samt 56 § 1—3 mom. om maximihastigheten för särskilda fordon och fordonskombinationer och om maximihastighet inom tätbebyggt område. Dispensmyndighet är i dessa fall trafiknämnden. Berörs mer än en trafiknämnds verksamhetsområde kan länsstyrelsen meddela dispens också i frågor som annars ankommer på trafiknämnden. Berör trafiken flera län, får statens vägverk överta dispensfrågorna.

### Ändringsförslag

I den skrivelse som nämnts i inledningen anför överståthållarämbetet, att bestämmelserna om lokala trafikföreskrifter och om dispensgivningen visat sig medföra betydande olägenheter i vissa avseenden. Anmärkningarna är speciella för Stockholm, där det administrativa området för ämbetet och trafiknämnden sammanfaller och ämbetets handläggning av dispensfrågor inte leder till större enhetlighet i bedömningen än trafiknämndens prövning. Sakkunskapen finns hos trafiknämnden som därför kan avgöra ärendena snabbare. Ämbetet är för sin del beroende av yttranden från de sakkunniga organen. Ämbetet hemställer, efter samråd med trafiknämndens ordförande, om särbestämmelser för Stockholm, innebärande att trafiknämnden får be-

fogenhet att utfärda lokala trafikföreskrifter enligt 61 § 1 mom. d) VTF och därmed också rätten att meddela dispens från sådana föreskrifter.

Från rikspolisstyrelsen och väg- och vattenbyggnadsstyrelsen har under hand påtalats vissa generella tolkningssvårigheter och praktiska olägenheter med den nuvarande uppdelningen av befogenheterna mellan länsstyrelsen och trafiknämnden. Det har bl. a. visat sig svårt att dra en klar gräns mellan å ena sidan »förbud mot trafik», som det enligt 61 § 1 mom. a) ankommer på trafiknämnd att meddela, och »inskränkning i trafiken beträffande fordon av visst slag» som länsstyrelsen skall bestämma om. Som exempel på tveksamma frågor har anförts de s. k. »raggarförbuden», som innebär viss reglering av trafiken under kvällen och natten. När det gäller dispensgivningen har framhållits, att bestämmelserna ofta leder till att beslutanderätten uppdelas på två myndigheter i samma ärende. För en transport kan fordras beslut av länsstyrelse om undantag från lokal trafikföreskrift om axeltryck och bruttovikt men samtidigt trafiknämndens beslut om undantag från bestämmelsen om fordonsbredd i VTF. Även i ett och samma avseende kan båda myndigheterna behöva medverka, t. ex. om det vid en transport inom en kommun krävs undantag i fråga om axeltryck och bruttovikt såväl på en sträcka där den generella bestämmelsen i VTF gäller som för ett vägavsnitt med lokala föreskrifter om tryck och vikt. Vid överläggningar inom kommunikationsdepartementet med företrädare för de båda myndigheter som tagit upp frågan har det konstaterats, att bestämmelserna om möjligt bör ändras så att dispens i varje avseende kan meddelas av en myndighet ensam. Från väg- och vattenbyggnadsstyrelsens sida har också anförts, att frågan om lokala trafikföreskrifter i samband med motortävling behöver lösas så att länsstyrelsen, som har att meddela tillstånd till sådan tävling, får uttrycklig befogenhet att meddela alla föreskrifter för reglering av trafiken i samband med tävlingen.

Från rikspolisstyrelsen har i sammanhanget ifrågasatts, om inte möjligheterna att inom trafiknämnd delegera beslut till ordföranden bör utvidgas. Sådan delegation har skett i relativt liten omfattning. Arbetet inom nämnderna har i vissa fall blivit mycket betungande för ordföranden-polischefen, särskilt som det finns polisdistrikt med upp till 25 trafiknämnder. Verksamheten skulle också underlättas, om polischefen hade möjlighet att delegera beslut i trafiknämndsärenden till honom underställd personal. Andra ärenden som måste anses vara av lika stor vikt kan delegeras enligt kungörelsen den 9 oktober 1964 (nr 595) om handläggning av vissa polis chefsuppgifter.

En särskild fråga om möjlighet till dispens från lokal trafikföreskrift med förbud att stanna eller parkera fordon har tagits upp i en skrivelse den 19 augusti 1967 från De Handikappades Riksförbund. De dispenser som nu meddelas är alltid anknutna till en »kombination av fordonet och personen». Handikappad person utan eget fordon kan inte få dispens. Förbundet säger

sig förstå, att exempelvis taxiförare inte kan få generell tillstånd att stanna trots stoppförbud och lämna av handikappad person. Vissa stoppförbud har tillkommit av trafiksäkerhetsskäl och det kan knappast överlämnas till droskförarna att bedöma behovet av att åsidosätta uppställningsföreskrifterna. Däremot bör det genom ändring i VTF öppnas möjlighet att meddela personlig dispens för handikappad person med tillåtelse för varje fordon som befordrar honom att stanna eller parkera vid hans bostad eller arbetsplats eller vid plats som han måste besöka exempelvis för vård eller för att utträtta ärende. Kan den handikappade visa behov av att kunna stiga av eller på ett fordon där det råder stoppförbud och förbudet är meddelat med hänsyn till genomfartstrafiken och inte till trafiksäkerheten, bör han alltså få tillstånd till det oavsett vem som är ägare eller förare av det fordon han färdas i. Detsamma gäller platser med parkeringsförbud. Förbundet framhåller, att det i VTF medgivna uppehållet om fem minuter inte ger handikappade samma möjligheter som andra att utnyttja fordon för inköp och andra liknande ändamål.

### Departementschefen

Vägnätets successiva utbyggnad och den tekniska utvecklingen när det gäller fordonen har starkt ökat möjligheterna till godstransport på landsväg. För ett tiotal år sedan tillät 19 % av det totala vägnätet högre axeltryck än 6 ton. Högsta tillåtna boggitryck var normalt 8—10 ton. Den 1 juli 1967 hade 93,7 % av de allmänna vägarna på landsbygden upplåtits för 8 tons axeltryck och 12 tons boggitryck (8/12 tons tryck) eller högre. För 17,7 % av vägarna medgavs 10/16 tons tryck. År 1951, när VTF tillkom, var antalet lastbilar ca 85 000 och antalet släpvagnar med maximilast av 1 ton och däröver något över 9 000. Nu har vi mer än 130 000 lastbilar och drygt 21 000 tyngre släpvagnar. Särskilt i fråga om släpvagnar — om man bortser från dem under 1 ton — har ökningen inneburit en kraftig förskjutning mot allt tyngre fordon. År 1951 hade vi 269 släpvagnar med över 10 tons maximilast, medan antalet nu är över 12 000. Släpvagnarna under 1 ton har ökat från ca 8 300 år 1951 till nära 50 000. En stor del av denna ökning hänför sig till de s. k. husvagnarna. Dessa i flera avseenden betydande förändringar har gjort en översyn angelägen av vissa bestämmelser i VTF som rör tunga fordon och fordonskombinationer.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen (numera vägverket, vilken benämning jag använder i fortsättningen) har efter särskild utredning lagt fram förslag till ändring i bestämmelserna om axeltryck och bruttovikt.

Statens trafiksäkerhetsråd har i samråd med vägverket och statens väg-institut utrett frågan om en revision bör ske av hastighetsbestämmelserna

såväl för tunga som för lätta fordonskombinationer. Uppdraget har också omfattat frågan om inverkan på trafiksäkerheten av fordons och fordonstågs längd.

De olika förslagen har ansetts böra bedömas i ett sammanhang och har sänts ut på remiss samtidigt. Remisskritiken har i stort sett varit positiv. Det samlade materialet möjliggör en allsidig prövning av frågorna och ger enligt min mening ett gott underlag för bedömning av vilka nya eller ändrade regler som bör införas.

### Axeltryck och bruttovikt

Enligt 54 § VTF är maximivärdena för axel- och boggitryck 6/10 ton. Allteftersom vägnätet har byggts ut har allt fler vägar upplåtits för fordon med högre tryck genom lokala trafikföreskrifter. Vägverkets förslag innebär, att bestämmelserna i VTF anpassas till de faktiska förhållandena genom att värdena höjs till 8/12 ton. Detta är närmast en teknisk ändring som emellertid minskar behovet av lokala trafikföreskrifter. Eftersom en förhållandevis mycket liten del av vägnätet inte tål en sådan belastning blir kostnaden för nya vägmärken så obetydlig att den inte bör påverka bedömningen. Förslaget från några remissinstanser om 10/16 ton som norm redan nu kan jag inte biträda.

Rätten att framföra fordon begränsas också av särskilda bruttoviktsbestämmelser i 54 § VTF. Maximivärdena för bruttovikten beror av avståndet mellan första och sista hjulaxeln i fordonet eller fordonståget och ökar med ökande avstånd. För fordon med band eller medar gäller en absolut gräns vid 12 ton, som för medfordonen är tillämplig endast vid färd över bro. Bruttoviktswärdena bör enligt vägverket generellt höjas med 4 ton. För band- och medfordon föreslås gränsvärdet 18 ton utan någon inskränkning i fråga om medfordonen.

I anslutning till sitt förslag till ändrade bruttoviktsgränser har vägverket tagit upp frågan om åtgärder mot de viktkoncentrationer som kan förekomma i fordonståg genom att det inte finns någon gräns fastställd för det sammanlagda trycket på ett fordons sista axel eller boggi och trycket på nästa fordons första axel eller boggi, om avståndet mellan de närmast varandra belägna axlarna är större än 2 m. På en längd av 4 m kan exempelvis koncentreras ett 12 tons boggitryck hos dragbilen och ett 8 tons axeltryck på släpvagnen, dvs. en belastning av 20 ton. Tillåten bruttovikt vid samma avstånd är enligt de föreslagna nya värdena 14,75 ton. I skrivelsen år 1964 föreslog vägverket, att bruttoviktswärdena skulle gälla för »summan av de axeltryck som upp bärs av två i fordonet eller fordonståget ingående, godtyckligt valda hjulaxlar jämte i förekommande fall mellan dem befintliga andra axlar». Vid remissbehandling av förslaget avvisades det på de flesta

håll som opraktiskt och svårförståeligt. I den senare promemorian har vägverket efter samråd med vissa fackorganisationer utarbetat tre alternativa förslag till en lösning av problemet.

Enligt alternativ 1 skall vissa minimiavstånd mellan sista axeln på ett fordon och första axeln på nästa fordon gälla för fordonståg med en bruttovikt över 12 ton. Avståndet skall vara minst 3 m eller, om ytterligare en axel är belägen mindre än 2 m från någon av nämnda axlar, minst 4 m. Alternativ 2 innebär, att någon bestämmelse för att hindra de angivna vikt-koncentrationerna inte införs. I så fall måste, enligt vägverket, nu tillåtna axel- och boggitryck sänkas genom lokala trafikföreskrifter och förbudsmärken sättas upp för ca 330 broar som inte tål högre belastning än den som nu är medgiven. Alternativ 3 är utformat efter mönster av bestämmelser som förekommer på flera håll utomlands med bestämda maximivärden för tvåaxliga och fleraxliga fordon och för fordonståg. Värdena är oberoende av axelavstånden. I alternativet ingår samma bestämmelse om minimiavstånd som i alternativ 1. Värdena har måst sättas förhållandevis lågt med hänsyn till brobeståndet.

Den generella höjningen av bruttoviktsvärdena har, liksom förslaget i fråga om band- och medfordon, så gott som enhälligt godtagits vid remissbehandlingen. När det gäller de olika förslagen om nya bestämmelser mot ogynnsamma viktkoncentrationer har remissinstanserna med få undantag förordat alternativ 1. Detta betecknas av vägverket som tillfredsställande när det gäller säkerheten på de svagare broarna och är enligt en i stort sett samlad bedömning från fackliga myndigheter och organisationer fullt godtagbart från transportekonomisk synpunkt. På några håll reserverar man sig emellertid för vad som kan komma att beslutas angående fordonslängden.

Jag biträder vägverkets förslag till ändringar i 54 § 1 mom. VTF och stannar i den särskilda frågan om viktkoncentrationer i fordonståg för det förslag som betecknats som alternativ 1. Jag har därvid tagit hänsyn till den längdgräns som enligt min mening bör införas och som jag senare återkommer till. Alternativet är lätt att förstå och tillämpa, något som erfarenhetsmässigt har stor betydelse för efterlevnaden.

I sammanhanget bör, som vägverket föreslagit, termen boggitryck införas i VTF som beteckning på den sammanlagda vikt som bärs upp av två på mindre inbördes avstånd än 2 m belägna hjulaxlar på ett fordon. Uttrycket axeltryck bör därmed reserveras för att beteckna den vikt som bärs upp av någon hjulaxel på ett fordon. Axeltryck och boggitryck bör definieras i 1 § 6 mom. VTF. Termerna kan därmed utan förklaring användas i 54 § 1 mom. VTF. Ordet boggitryck måste införas i 57 § 1 mom. och 61 § 1 mom. d) VTF.

Remissinstanserna förutsätter, att den i 63 § VTF angivna möjligheten till dispens från bl. a. föreskrifterna om axeltryck och bruttovikt i 54 § 1 mom. skall utvidgas till att omfatta också den nya bestämmelsen om minimiav-



stånd. Några föreslår en generell övergångsbestämmelse, tidsbegränsad till åtta år, för fordon som redan är i bruk. Jag föreslår att möjligheten till undantag i särskilda fall också i fortsättningen skall avse 54 § 1 mom. i dess helhet och således innefatta föreskriften om minimiavstånd. Med hänsyn till de risker för broarna som motiverat föreskriften och till svårigheterna att övervaka efterlevnaden, om en generell övergångsbestämmelse ges, bör enligt min uppfattning frågan om dispens prövas från fall till fall också för kombinationer som använts innan ändringen träder i kraft. Givetvis bör bedömningen i sådana fall vara mindre restriktiv än för nya fordon. Fordonsägarna bör ha förslagsvis tre månader på sig för att söka dispens och bör också därefter få använda fordonen till dess dispensärendet avgjorts. Jag återkommer senare till frågan om vilken myndighet som bör meddela sådana dispenser.

### Fordonslängder

Utformningen av bestämmelserna om högsta tillåtna bruttovikt har haft ett avgörande inflytande på fordonstågens längder i vårt land. För att medgivna axel- och boggitryck skall kunna utnyttjas utan att bruttoviktsgränserna överskrids har fordonen byggts med allt längre avstånd mellan axlarna. Vid årsskiftet 1965/66 hade vi enligt de beräkningar trafiksäkerhetsrådet gjort i sin utredning approximativt 10 000 kombinationer med total-längd av 18 m eller däröver. Av dem fanns 2 200—2 400 i var och en av grupperna 18—19, 19—20 och 20—21 m. 800 fordonskombinationer var 21—22 m långa, 700 22—23 m, 1 000 23—24 m och 600 över 24 m, därav 200 över 26 m.

De flesta andra europeiska länder har bestämmelser om längdbegränsning. Oftast gäller skilda gränser för olika slag av fordon. Gränsen för fordonståg är vanligen 18 m.

Jag finner det uppenbart att utvecklingen mot allt längre fordonsenheter av trafiksäkerhetsskäl inte kan tillåtas fortgå. Trafiksäkerhetsrådet har visserligen inte kunnat dra några bestämda slutsatser av de teoretiska undersökningar och praktiska prov som utförts. En viss ökning av olycksriskerna vid stigande fordonslängd har emellertid konstaterats. Vägintitutet har i en särskild undersökning funnit, att en ringa ökning av fordonslängden medför en stor minskning av den för omkörning tillgängliga sträckan på vägar med dåliga och medelgoda siktförhållanden. En maximilängd för transportenheterna måste enligt min mening också införas för att rimliga krav på framkomlighet för övrig trafik skall kunna tillgodoses.

Även om remissinstanserna har olika uppfattning om vilken längd som bör tillåtas, har tanken på en maximilängd godtagits på de flesta håll. Enligt min mening talar inte bara trafiksäkerhetssynpunkter för en bestämd längdgräns. En sådan gräns ger fastare utgångspunkter för standardisering av

fordonen och för rationellare framställningsmetoder i bilindustrin med därav följande positiva verkningar i fråga om godshantering, planering för arbetarskydd m. m. Bestämda maximilängder för fordon underlättar också integration av transporter mellan de olika trafikslagen järnväg—bil—fartyg. För den totala samhällsekonomin kan det vara en belastning med en obegränsad frihet i fråga om fordonslängder.

Jag finner sålunda inte någon anledning att tveka inför ett principbeslut om en största tillåtna längd för fordon och fordonskombinationer. Betydligt svårare är det att finna en lämplig längdgräns.

Trafiksäkerhetsrådet har inte ansett sig kunna direkt peka på någon önskvärd eller inte önskvärd längd för fordonskombinationer vare sig från transportekonomisk synpunkt eller av hänsyn till trafiksäkerheten. Det har särskilt framhållits, att utomlands gällande bestämmelser inte utan vidare bör godtas som norm, bl. a. därför att de inte torde ha grundats på trafiksäkerhetsstudier. Andra bestämmelser om axel- och boggitryck i utlandet medför också att större tågvikter kan utnyttjas med den medgivna längden. I förslaget har rådet stannat för en maximilängd av 22 m. Motivet för valet av denna gräns är huvudsakligen, att den utesluter ett förhållandevis begränsat antal av de fordonskombinationer som nu finns och att man vid denna längd får möjlighet att på 10/16 tons vägarna tillämpa den i flera länder godtagna bruttovikten 38 ton.

Några få remissinstanser anser den föreslagna gränsen för hög. De flesta av dem hänvisar till bestämmelserna i andra länder. Omkring hälften av remissinstanserna accepterar förslaget. I övrigt förordas en gräns av 24 m eller mer.

Ett stort antal myndigheter och representanter för näringslivet har framhållit, att en maximigräns vid 22 m innebär stora problem och omställnings-svårigheter. Det gäller bl. a. skogsbruket på grund av de vid skogshantering- en tillämpade enhetsmått. Även containertrafiken, som är under stark utveckling, anses bli hämmad av en 22 metersgräns. Sätter man i stället gränsen till 24 m reduceras de påtalade svårigheterna eller försvinner helt. Sveriges geografiska läge och de förhållandevis långa transportvägarna inom landet för vissa av våra stapelvaror — framför allt skogs- och träprodukterna — gör det också angeläget att tillvarata möjligheterna till rationella transporter. En gräns vid 24 m ger möjlighet till bruttovikter av 41 ton på 10/16 tonsvägarna och 37 ton på 8/10 tonsvägarna.

Jag anser mig böra förordas att gränsen sätts vid 24 m. Den nya bestämmelsen bör lämpligen tas in som mom. 4 i 54 § VTF. I författningstexten bör det i vägtrafikförfattningarna vedertagna uttrycket fordonståg användas i stället för uttrycket fordonskombination.

En gräns vid 24 m innebär att betydande hänsyn tagits till transportekonomiska intressen. Av praktiska skäl bör dispens ändå inte helt uteslutas. Dispens bör emellertid endast komma i fråga när synnerliga skäl föreligger.

Så gott som undantagslöst måste det därför gälla odelbart gods såsom betongelement, brobalkar eller virke som måste levereras odelat. Dispensgivningen måste ske under noggrant beaktande av trafiksäkerhetssynpunkter samt fordonstekniska och vägtekkniska förhållanden.

Trafiksäkerhetsrådet föreslår, att under en övergångstid av åtta år dispens skall kunna ges när de fordon som ingår i kombinationen förvärvats före ikraftträdandet av de nya bestämmelserna och fordonen till följd av bestämmelserna inte skulle kunna brukas. Förslaget har i allmänhet tillstyrkts vid remissbehandlingen. Från något håll har förordats en generell övergångsbestämmelse för befintliga kombinationer.

En generell övergångsbestämmelse är knappast möjlig i detta sammanhang. En fordonskombination består av flera enheter och undantag från längdbestämmelsen bör givetvis inte gälla alla tänkbara kombinationer med den enda förutsättningen att varje fordon skall ha förvärvats innan bestämmelsen trätt i kraft. Ett konkret beslut för varje kombination som bör få framföras utan hinder av de nya bestämmelserna synes nödvändigt också med hänsyn till övervakningen. Eftersom antalet kombinationer över 24 m som nu är i bruk är förhållandevis begränsat, bör ett dispensförfarande inte heller ge tillståndsmyndigheterna alltför mycket arbete. Denna form av dispenser bör givetvis kunna meddelas mindre restriktivt än jag förordat för nya kombinationer. Dispenserna bör också kunna meddelas efter en viss schablon när det gäller tidsbegränsningen. För min del anser jag en tid av fem år lämplig som norm. Efter periodens utgång står möjligheten öppen att i undantagsfall förlänga dispensen.

På samma sätt som jag förordat i anslutning till förslaget om minimiavstånd mellan vissa fordonsaxlar bör en viss respittid för ansökan om dispens medges i en övergångsbestämmelse.

Möjligheten till dispens bör anges i VTF genom att 54 § 4 mom. tas upp bland de bestämmelser från vilka undantag för visst ändamål får medges enligt 63 § 1 mom. VTF. Uttrycket »för visst ändamål» har i tillståndsmyndigheternas praxis tolkats så att tillstånd ansetts kunna meddelas inte enbart för viss angiven transport utan också mer allmänt för visst fordon eller viss person. Denna tolkning har stöd i förordningens förarbeten och jag har förutsatt att den skall kunna tillämpas också i fortsättningen. Med hänsyn till vad jag anfört om en mycket restriktiv tillståndsgivning för nya fordon är det enligt min mening uppenbart, att en sådan tillämpning måste bli ytterligt sällsynt för kombinationer som förvärvats efter ikraftträdandet av längdbestämmelsen.

Till frågan om vilken eller vilka myndigheter som skall meddela undantag från längdbestämmelsen återkommer jag i samband med att jag tar upp vissa allmänna frågor om lokala trafikföreskrifter och dispenser.

I enlighet med vad trafiksäkerhetsrådet föreslagit förordar jag en bestämmelse i 61 § 1 mom. d) VTF om rätt att meddela lokal trafikföreskrift

som inskränker den generellt tillåtna fordonslängden. Jag återkommer senare också i denna fråga.

Trafiksäkerhetsrådet har ansett det nödvändigt att närmare bestämmelser utfärdas särskilt om ledbarhet och styrförmåga hos fordonskombinationer. Flera tilläggsförslag i denna del har framlagts av remissinstanserna. Statens trafiksäkerhetsverk bör få i uppdrag att i samråd med vägverket undersöka denna fråga närmare och framlägga de förslag till författningsändring som kan vara påkallade. Jag avser föreslå Kungl. Maj:t att lämna ett sådant uppdrag.

Straffet för överträdelse av längdbestämmelsen bör, som riksåklagaren påpekat, uppenbarligen vara dagsböter.

### Hastigheter

För tunga fordon och olika slag av fordonskombinationer gäller sedan länge bestämmelser om högsta tillåtna hastighet. Den tekniska utvecklingen på fordonssidan har möjliggjort vissa höjningar av hastighetsgränserna. År 1962 höjdes bl. a. maximihastigheten för dragbil med bromsad påhängsvagn från 50 till 70 km/tim. Några olägenheter av denna hastighetshöjning har inte visat sig.

Den fortsatta översyn av hastighetsgränserna som trafiksäkerhetsrådet företagit har lett till förslag om ändring av bestämmelserna för kombinationer med en släpvagn.

Hastighetsgränsen för sådan kombination med bromsad släpvagn som nu har 50 km/tim som maximifart bör enligt rådet höjas till 70 km/tim.

Vidare föreslås, att 56 § 1 mom. sista stycket VTF skall upphävas. Det betyder, att dragbil med släpvagn, vars totalvikt — eller i olastat tillstånd tjänstevikt — inte uppgår till mer än 1/3 av dragbilens tjänstevikt, inte längre skall få föras med den hastighet som är tillåten för dragbilen ensam.

Slutligen skall enligt förslaget dragbil med obromsad släpvagn få framföras med 70 km/tim, om släpvnagnens totalvikt inte uppgår till mer än 1/6 av dragbilens tjänstevikt.

Jag har i samband med den tidigare utförligare redogörelsen för utredningsförslaget gett en sammanfattning av hur nu gällande hastighetsgränser för olika kombinationer ändras om förslagen genomförs. Slutresultatet blir en gemensam maximihastighet av 70 km/tim för alla kombinationer som består av dragbil med en släpvagn, utom när släpvnagnen saknar bromsar och har en totalvikt som överstiger 1/6 av dragbilens tjänstevikt.

Trafiksäkerhetsrådet har principiellt utgått från att hastighetsgränserna bör vara så enhetliga som möjligt. Ett system med ett flertal olika gränser är otillfredsställande från övervakningssynpunkt och torde vara olämpligt från trafiksäkerhetssynpunkt.

Den föreslagna höjningen av maximihastigheten för vissa bromsade släp-

vagnar från 50 till 70 km/tim bidrar till en sådan enhetlighet och har vid de utförda undersökningarna inte funnits olämplig med hänsyn till trafik-säkerheten.

Till stöd för sin uppfattning att högre maximihastighet än 70 km/tim inte bör tillåtas för någon kombination har rådet främst åberopat, att enligt de teoretiska och praktiska prov som utförts en fordonskombination är en större risk än ett ensamt fordon, om instabilitet uppstår när hjulen låses vid inbromsning. Fällknivsverkan har visat sig uppstå mycket snabbt och vara svår att bemästra. För en kombination med bromsad släpvagn har vid normalt väglag 50 km/tim visat sig vara en säker hastighet, 70 km/tim en godtagbar hastighet och 90 km/tim en hastighet som inte kan rekommenderas.

Hastigheten 70 km/tim har också befunnits godtagbar för obromsad släpvagn, vars totalvikt inte överstiger 1/6 av dragbilens tjänstevikt. För obromsade släpvagnar i övrigt innebär förslaget en högsta tillåten hastighet av 40 km/tim. Högre hastighet kan inte godtas med hänsyn till att risken för att kombinationen »viker sig» ökar genom påskjutskraften från ett obromsat släpfordon, när dragfordonet inbromsas.

Förslagen har tillstyrkts på de allra flesta håll vid remissbehandlingen. Endast på en punkt har invändning framförts i flera yttranden. Det gäller sänkningen av maximihastigheten på motorväg och motortrafikled från 90 till 70 km/tim för vissa tunga kombinationer. Ett tiotal remissinstanser anser denna sänkning obefogad. Med hänsyn särskilt till vad trafiksäkerhetsrådet anfört om att en hastighet över 70 km/tim inte är förenlig med trafiksäkerheten i fråga om någon kombination och att detta gäller oberoende av vägtyp, kan jag inte frånga utredningsförslaget i denna del.

I ett flertal yttranden tas frågan upp om höjning av högsta tillåten hastighet för kombination med påhängsvagn jämte tillkopplad släpvagn från 40 till 70 km/tim. Det framhålls, att sådan kombination under senare år fått ökande betydelse, framför allt i den internationella trafiken av typ »roll-on-roll-off». Trafiksäkerhetsrådet har ansett det olämpligt att nu föreslå någon ändring i fråga om dragbil med två eller flera släpvagnar. Jag är inte heller beredd att förordna någon ändring men utgår från att trafiksäkerhetsverket uppmärksammar denna fråga.

Jag biträder för min del utredningens förslag om ändring i hastighetsbestämmelserna och förordar att 56 § 1 mom. VTF ändras i enlighet härmed. Till föreskriften, att obromsad släpvagn med totalvikt som uppgår till högst 1/6 av dragbilens tjänstevikt får föras med högst 70 km/tim bör emellertid, som ett par remissinstanser påpekat, fogas tillägget att tjänstevikten i stället för totalvikten skall vara avgörande, om släpvagnen inte är lastad. Därigenom kan exempelvis bil med båttrailer, när trailern är tom, få köras med 70 i stället för 40 km/tim.

Jag kan inte biträda förslaget i några remissyttanden om undantags-

bestämmelser för kombinationer som förvärvats före ikraftträdandet av bestämmelserna och för vilka maximihastigheten sänks till 40 km/tim om släpvnagen inte förses med bromsar. Enligt trafiksäkerhetsrådets provningsresultat skulle ett sådan undantag vara olämpligt från trafiksäkerhetssynpunkt. Det skulle dessutom komplicera övervakningen av bestämmelsernas efterlevnad.

De skärpningar i besiktningskraven i fråga om bl. a. dynamisk stabilitet som utredningen och flera remissinstanser förordat med hänsyn till att hastigheten för vissa fordonskombinationer höjs bör övervägas ytterligare innan bestämmelser kan meddelas. Trafiksäkerhetsverket bör få i uppdrag att utreda denna fråga ytterligare. Jag avser att föreslå Kungl. Maj:t att lämna ett sådant uppdrag i anslutning till det utredningsuppdrag jag berört i samband med fordonslängderna.

#### Vissa frågor om lokala trafikföreskrifter m. m.

Från och med den 1 januari 1965 infördes en ny ordning för meddelande av lokala trafikföreskrifter och av dispenser enligt 63 § VTF. Med undantag för frågor om hastighet och om huvudled och motorväg, där länsstyrelsen alltid var bestämmande, var dessa ärenden förut uppdelade lokalt så att beslutanderätten när det gällde städerna tillkom stadsmyndighet medan länsstyrelsen handlade alla ärenden om föreskrifter och dispenser i övrigt.

Enligt de nya bestämmelserna finns i varje kommun en trafiknämnd. De frågor om lokala trafikföreskrifter som förut ankommit på länsstyrelsen avgörs fortfarande av denna. Dessutom meddelar länsstyrelserna vissa föreskrifter som har särskild betydelse för de långväga transporterna, medan trafiknämnderna handlägger ärenden som har mer lokal karaktär. I fråga om dispenserna gäller alltså principen att undantag från lokal trafikföreskrift meddelas av den myndighet som utfärdat föreskriften. Trafiknämnden beslutar de undantag som kan medges från vissa bestämmelser i VTF. Om någon vill ha dispens i flera avseenden när det gäller trafik inom flera nämnders verksamhetsområde, kan länsstyrelsen emellertid avgöra samtliga dispenser i ärendet. Berör trafiken flera län kan vägverket besluta i samtliga frågor.

Även om de nya formerna för handläggning av de angivna frågorna prövats under relativt kort tid, anser jag att ändringar bör ske redan nu, om man därigenom kan vinna uppenbara praktiska fördelar utan att kraven på enhetlighet eftersätts.

De praktiska exempel som rikspolisstyrelsen och vägverket anfört har visat, att frågor om förbud mot trafik och om inskränkning i trafiken i fråga om vissa slag av fordon eller fordon med viss last har så nära anknytning att lokala trafikföreskrifter i sådana ämnen bör meddelas av en och samma myndighet.

Föreskrifterna torde i allmänhet beröra framför allt den lokala trafiken. De bör därför meddelas av trafiknämnden. Behövs tillfälliga föreskrifter vid tjällossning eller liknande förhållanden måste valet emellertid ofta stå mellan föreskrifter om axeltryck och bruttovikt och föreskrifter om förbud eller inskränkning i trafiken. För sådana fall bör därför gälla, att länsstyrelsen ensam får avgörandet.

Lokala föreskrifter om tillåten längd bör naturligen meddelas av länsstyrelsen. Någon möjlighet att lokalt medge större längd genom en generell bestämmelse bör inte finnas. Något behov av att kunna meddela lokala föreskrifter om inskränkning eller ökning av det minimiavstånd mellan vissa axlar i fordonståg, som skall gälla enligt vad jag förut föreslagit, kan uppenbart inte anses föreligga. Jag föreslår emellertid en ändring när det gäller fordons bredd. Möjligheten att genom lokal föreskrift medge större bredd på viss väg än bestämmelsen i 54 § 2 mom. VTF medger utnyttjas enligt uppgift inte och bör enligt min mening uteslutas.

Vägverket har som jag förut anfört tagit upp frågan om lokala trafikföreskrifter i anslutning till motortävling. Motiven för att länsstyrelsen, som meddelar tillstånd till en sådan tävling, skall få utfärda de föreskrifter för övrigt trafik som anses nödvändiga i sammanhanget anser jag givna. Jag förordar en sådan bestämmelse.

Varken länsstyrelserna eller trafiknämnderna är underställda någon central myndighet och har därför inte tillgång till samordnad och enhetlig rådgivning i olika frågor som rör lokala trafikföreskrifter. Vägverket har funnit det påkallat att utfärda vissa anvisningar på området. Allmänna normer och riktlinjer skulle enligt min uppfattning vara av stort värde för myndigheterna själva och för allmänheten. Jag förordar därför att vägverket och trafiksäkerhetsverket, var inom sitt område, bemyndigas att meddela sådana allmänna föreskrifter och anvisningar.

När det gäller rätten att medge undantag från lokal trafikföreskrift och från bestämmelserna i VTF om axeltryck, bruttovikt, bredd eller hastighet har det visat sig, trots bestämmelsen om centralisering till länsstyrelsen eller vägverket av dispensgivningen för längre transporter, att det mycket ofta förekommer ärenden där både länsstyrelse och trafiknämnd måste fatta beslut. Överståthållarämbetet har, som framgår av det föregående, påpekat särskilda olägenheter för Stockholms del. Vad ämbetet anfört och de förut återgivna synpunkterna från rikspolisstyrelsen och vägverket gör att jag anser en omprövning av fördelningen i frågan om dispensärenden motiverad. En praktisk och ändamålsenlig fördelning synes inte kunna ske utan att man överger den tidigare principen om samband mellan meddelandet av lokal föreskrift och tillstånd till undantag från föreskriften.

En ändring av bestämmelserna bör enligt min mening syfta till att alla undantag för en och samma transport skall kunna avgöras av en myndig-

het. Samtidigt bör man upphäva möjligheten för den sökande att vända sig till olika myndigheter i samma fråga. Dessa syften nås, om dispenser i ärenden, där den trafik som avses berör bara en trafiknämnds verksamhetsområde, får meddelas uteslutande av trafiknämnden, medan länsstyrelsen ges beslutanderätten när trafiken berör flera nämnders verksamhetsområden inom länet och vägverket avgör alla dispensfrågor för trafik som berör mer än ett län.

För att tillgodose berättigade krav på enhetlighet anser jag mig böra föreslå, att den centrala myndigheten får fullmakt att utfärda såväl bindande föreskrifter som anvisningar med riktlinjer för dispensgivningen i olika frågor. Sådana grundläggande föreskrifter och anvisningar synes för övrigt vara påkallade redan med de bestämmelser som nu gäller.

Ett undantag från de angivna principerna torde emellertid vara motiverat. Det gäller rätten att medge dispens från hastighetsbestämmelser, som meddelats genom lokal trafikföreskrift eller som gäller enligt 56 § 1—3 mom. VTF. Sådana dispensfrågor bör enligt min uppfattning alltid prövas av länsstyrelsen eller, om trafiken berör flera län, av statens trafiksäkerhetsverk, som bl. a. har att besluta i fråga om differentierade hastighetsgränser. Enligt de upplysningar jag kunnat få är undantag i fråga om hastighet sällan eller aldrig sammankopplade med frågor om dispens i andra avseenden.

Jag har förut angivit att dispenser skall kunna medges från de föreslagna bestämmelserna om längd och om minimiavstånd mellan vissa fordonsaxlar. Dessa dispensärenden måste inordnas i det system för avgörande av dispensfrågor som jag nyss beskrivit. Särskilt när det gäller dispens i fråga om fordons längd gör sig kravet på enhetlig bedömning starkt gällande. Med mitt förslag kommer ärendena att prövas av vägverket, så snart det är fråga om undantag som rör mer än ett län. Med hänsyn till de centralt utfärdade föreskrifter för dispensgivningen som jag förutsatt anser jag inte kravet på enhetlighet tala emot att länsstyrelsen — och i undantagsfall vid korta lokala transporter trafiknämnden — får viss beslutanderätt i sådana frågor.

Jag föreslår alltså att bestämmelserna i 61 § 1 mom. och 63 § 1 och 2 mom. VTF ändras i enlighet med vad jag nu sagt.

I en förut refererad skrivelse från De handikappades riksförbund har hemställts om ändring i VTF för att ge handikappad, som inte förfogar över eget fordon, större möjligheter till dispens från parkerings- och stoppförbud. Jag har förut anfört att uttrycket »för visst ändamål» i 63 § 1 mom. VTF måste anses omfatta dispenser som avser visst fordon eller viss person. Det finns alltså redan legala förutsättningar för trafiknämnd att medge undantag från förbud mot stannande eller parkering på så sätt att undantaget förklaras avse viss person och innefatta varje fordon som befordrar honom till den plats undantaget gäller. Jag anser de synpunkter förbundet



anfört i hög grad beaktansvärda. En praxis som mer än för närvarande tillmötesgår de handikappades önskemål torde förutsätta, att de direkt begär sådana undantag som jag nämnt och på lämpligt sätt lämnar uppgift om sin begränsade rörelseförmåga och styrker behovet av att kunna stiga av eller på ett fordon på den plats som avses.

Vad angår de särskilda problem när det gäller trafiknämndernas verksamhet som rikspolisstyrelsen berört vill jag erinra om, att enligt lagen om trafiknämnder rätten att delegera beslutanderätt till ordföranden-polischefen inte är begränsad. Lagen hindrar sålunda inte trafiknämnden att i lämplig omfattning uppdra åt ordföranden att besluta i vissa ärenden eller grupper av ärenden.

Arbetsbördan för ordföranden kan också komma att minska genom att den möjlighet utnyttjas som lagen ger att välja samma nämndledamöter för flera kommuner. Det är dock, som rikspolisstyrelsen har framhållit, önskvärt att åstadkomma ytterligare lättnad i polischefens arbetsbörda. På grund härav föreslår jag att i 2 § lagen om trafiknämnder tas in en bestämmelse om att uppdrag att fullgöra uppgift som ankommer på ordföranden av polischefen får lämnas till högre polisbefäl enligt bestämmelser som meddelas av Kungl. Maj:t. Närmare bestämmelser kan tas in i kungörelsen om handläggning av vissa polischefsuppgifter.

---

Samtliga författningsändringar som jag föreslagit synes böra träda i kraft den 1 januari 1968.

### Hemställen

Under återopande av vad jag tidigare anfört hemställer jag, att Kungl. Maj:t

*dels* inhämtar riksdagens yttrande över ett inom kommunikationsdepartementet upprättat förslag till *förordning om ändring i vägtrafikförordningen den 28 september 1951 (nr 648)*,

*dels* föreslår riksdagen att antaga ett inom departementet upprättat förslag till *lag om ändrad lydelse av 2 § lagen den 4 december 1964 (nr 731) om trafiknämnder*.

Med bifall till vad föredraganden sålunda med instämmande av statsrådets övriga ledamöter hemställt förordnar Hans Kunglig Höghet Regenten, att till riksdagen skall avlåtas proposition av den lydelse bilaga till detta protokoll utvisar.

Ur protokollet:

*Britta Gyllensten*

## Innehållsförteckning

<b>Inledning</b> .....	8
<b>Fordons och fordonskombinationers axeltryck, bruttovikt, längd och hastighet</b> .....	10
<i>Vägarna och fordonsbeståndet</i> .....	10
<i>Axeltryck och bruttovikt</i> .....	12
Gällande bestämmelser .....	12
Väg- och vattenbyggnadsstyrelsens förslag .....	12
Yttrandena .....	14
<i>Fordonslängder</i> .....	16
Gällande svenska och utländska bestämmelser .....	16
Trafiksäkerhetsrådets utredning .....	17
Inledande synpunkter och undersökningar .....	17
Överväganden och förslag .....	18
Dispensmöjligheter .....	20
Yttrandena .....	20
<i>Hastigheter</i> .....	26
Gällande svenska och utländska bestämmelser .....	26
Trafiksäkerhetsrådets utredning .....	27
Tunga fordonskombinationer .....	27
Lätta fordonskombinationer .....	30
Sammanfattning .....	32
Yttrandena .....	33
Tunga fordonskombinationer .....	33
Lätta fordonskombinationer .....	34
<b>Vissa frågor om lokala trafikföreskrifter m. m.</b> .....	36
Gällande bestämmelser .....	36
Ändringsförslag .....	36
<b>Departementschefen</b> .....	38
Axeltryck och bruttovikt .....	39
Fordonslängder .....	41
Hastigheter .....	44
Vissa frågor om lokala trafikföreskrifter m. m. ....	46
<b>Hemställan</b> .....	49