

## Nr 34

### *Utlåtande i anledning av motioner angående maximilängden för motorfordon.*

Tredje lagutskottet har behandlat två inom riksdagen väckta och till lagutskott hänvisade motioner, nr 895 i första kammaren av herr *Karlsson, Helge*, och herr *Olsson, Erik*, och nr 1066 i andra kammaren av fru *Thunvall m. fl.*

I motionerna, som är likalydande, hemställes

»att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t måtte anhålla om ändring av 54 § 4 mom. vägtrafikförordningen så att maximilängden för fordon eller fordonskombination fastställs till 18,0 meter».

### **Gällande bestämmelser**

Genom Kungl. Maj:ts förordning den 15 december 1967 har i *vägtrafikförordningen den 28 september 1951*, med giltighet från och med den 1 januari 1968, införts bestämmelser om maximilängd för fordon och fordonskombinationer.

I 54 § 4 mom. stadgas att motordrivet fordon eller därtill kopplat fordon icke får föras på allmän väg, gata eller annan plats om längden av fordonet eller fordonståget, lasten inräknad, överstiger 24,0 meter.

Enligt 61 § 1 mom. d) får beträffande viss allmän väg, gata eller annan allmän plats eller beträffande samtliga dylika vägar inom visst område erforderliga föreskrifter meddelas avseende bl. a. inskränkning till mindre längd på fordon och fordonståg än som tillåtes i 54 §. Sådana föreskrifter meddelas av länsstyrelsen.

Om särskilda skäl är därtill, får jämlikt 63 § 1 mom. för visst ändamål medges undantag från bestämmelserna i 54 § 4 mom. Undantag meddelas, om trafiken berör mer än ett län, av statens vägverk och i annat fall av trafiknämnd för trafiken inom dess verksamhetsområde eller, om trafiken berör flera trafiknämnders verksamhetsområden, av vederbörande länsstyrelse. Vid medgivande av undantag skall fästas sådana villkor, som kan anses nödvändiga för att förebygga fara för trafiksäkerheten eller skada å vägen. Det åligger vägverket att meddela allmänna föreskrifter och anvisningar om dylika undantag.

Vägverket har den 25 januari 1968 utfärdat *anvisningar* rörande dispensgivning m. m. Enligt anvisningarna får dispens meddelas endast när synner-

liga skäl föreligger och då det gods som skall transporteras är odelbart. Om det är möjligt att transportera det långa godset på annat sätt än med vägfordon skall dispens normalt inte meddelas. Dispens skall i regel gälla endast enstaka transporter. I undantagsfall kan tillstånd meddelas för upprepade transporter av samma slags gods, t. ex. då från fabrik levereras odelbara långa byggnadselement och dessa transporter har sådan omfattning att krav på ansökan för varje transport skulle ställa sig orimligt. Övergångsdispens för fordon i bruk den 1 januari 1968 gäller längst till utgången av år 1972. I största längd inräknas inte snöröjningsredskap med fastsättningsanordningar. Anvisningarna upptar även olika slag av säkerhetsföreskrifter, t. ex. poliseskort, lämplig tidpunkt för transporter, utmärkning av utskjutande last och varningstavla.

### Motionerna

I motionerna anförs bl. a. att med den starkt expanderande trafiken på våra vägar ökar riskerna för trafikolyckor. Detta gäller inte minst de långa transportfordonen, som efter riksdagens beslut den 12 december 1967 får ha en maximilängd av 24,0 meter. Tidigare hade generella bestämmelser om fordons längd saknats i Sverige. Inte något annat land tillåter emellertid samma maximilängd som nu beslutats utan ett avsevärt mindre antal meter. Enligt motionärerna kom vid riksdagsbehandlingen debatten enbart att gälla hastigheten för fordon med maximilängd, medan längden som sådan passerade utan diskussion och votering i förhoppning att beslutet ej skulle komma att innebära försämrad trafiksäkerhet.

Den korta tid som förflutit efter beslutets ikraftträdande har emellertid, anser motionärerna, givit erfarenheterna att de långa fordonskombinationerna utgör en allvarlig trafikfara på våra vägar. Speciellt är detta förhållandet vintertid, då vägbanan ofta blir smalare på grund av snöplogkanter. Då de flesta av våra vägar alltjämt har en bredd av omkring 7 meter är de stora olycksriskerna vid omkörningstillfällen markanta även andra årstider. Ofta är dessa fordon även tvingade att passera genom tättbebyggda samhällen med trånga gator. Olyckor med dödlig utgång har inträffat vid åtskilliga tillfällen, och chaufförerna har ej kunnat observera vad som hänt ca 24 meter bakom sig. Därtill kommer att de långa fordonskombinationerna oftast medför last för export. De skall alltså färdas utanför vårt lands gränser, där den maximerade längden i de flesta fall uppgår till den lämpligare längden 18,0 meter. Detta förhållande förorsakar omlastningar. EEC har f. ö. föreslagit 15 meters längd för fordon med påhängsvagn och 18 meter för fordon med annan släpvagn, vilket ger en helt annan trafiksituation än det svenska beslutet.

Motionärerna framhåller avslutningsvis att beslut i Sverige angående trafikregler ofta hindras eller försenas därför att enhetliga regler först skall

uppnås inom Skandinavien eller inom Europa. Mer än i många andra sammanhang hade det emellertid i detta speciella fall varit angeläget att, innan beslut fattades i Sverige, först komma fram till gemensamma beslut angående maximilängden i hela Europa. Nu är det inte ens enhetliga bestämmelser inom Norden.

### Utländska bestämmelser

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 hänför sig till den 1 januari 1968.

*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.

*Finland:* Lastbil och egentlig släpvagn med två eller flera axlar 18 m. Lastbil och påhängsvagn, då med dem befordras stolpar eller motsvarande långgods, 20 m.

*Västtyskland:* Ensamt fordon 12 m, fordon jämte påhängsvagn 15 m, led-bussar 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 — d. v. s. 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 släpvagn. Några avgörande beslut i frågan har inte fattats.

### Trafiksäkerhetsrådets utredning

Statens trafiksäkerhetsråd avgav 1966 betänkandet *Fordonskombinationer, längder och hastigheter* (SOU 1966: 41), i vilket föreslogs 22 meter som högsta tillåtna längdgräns för fordonskombinationer. Denna längd förut-sattes inbegripa inte bara fordonskombinationen utan även den last som transporteras.

I betänkandet anfördes inledningsvis att bestämmelserna i 54 § VTF om bruttovikt 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.

Trafiksäkerhetsrådet gjorde följande uppskattning av *längdfördelningen* i Sverige vid årsskiftet 1965/1966 hos fordonskombinationer med en total-längd av 18 m eller däröver. Hela antalet sådana kombinationer beräknades 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

Mot bakgrunden av dessa uppskattningar samt av vissa studier av fordons och fordonskombinationers utrymmesbehov i kurvor, gathörn, vägskäl och cirkulationsplatser, ävensom av teoretiska och praktiska omkörningsstudier, utförda med kombinationer av 18 och 27 m längd, gjorde trafiksäkerhetsrådet följande *överbäganden*.

Skulle längdbestämmelser införas i Sverige, fanns det inte skäl att utan vidare godta utomlands gällande bestämmelser som norm. Dessa syntes inte ha grundats på trafiksäkerhetsstudier utan vanligen ha dikterats av trafikpolitiska 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 borde i stället ske främst med utgångspunkt från erfarenheter och studier av inhemska transport-, väg- och trafikförhållanden.

De av trafiksäkerhetsrådet utförda undersökningarna hade inte gett belägg för att någon markant fara uppkom vid omkörningar av kombinationer inom längdintervallet 18—27 m. En viss riskökning hade dock konstaterats vid stigande fordonslängd. Några entydiga slutsatser av betydelse från trafiksäkerhetssynpunkt kunde inte dras av undersökningarna. Det var emellertid uppenbart, att en latent ökning av trafikfaran uppkommer i samband med omkörning av längre enheter. Långa fordon hade dessutom visat sig kräva stort utrymme i kurvor och gathörn m. m. Man kunde följdriktigt påstå, att trafiksäkerhetshänsyn motiverade restriktivitet när det gällde att tillåta längre fordon och kombinationer på vägarna.

Från trafiksäkerhetssynpunkt kunde enligt trafiksäkerhetsrådet en utveckling mot längre enheter inte anses tillfredsställande. Utvecklingen borde 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 användes måste det anses betydelsefullt att vid införande av en generell längdgräns ta hänsyn inte bara till trafiksäkerhetssynpunkter utan även till transportekonomiska faktorer.

Trafiksäkerhetsrådets undersökningar visade att transportekonomiska skäl kunde anföras för att man i vissa fall skulle tillåta förhållandevis långa kombinationer. Detta gällde särskilt för skogsbruket, som annars riskerade en betydande kostnadshöjning och en försämring av konkurrensläget på exportmarknaden. Även för gruvhanteringsens del befanns det angeläget med rätt långa fordonskombinationer liksom för speditorsföretagens styckegodstransporter i containers. Å andra sidan var det 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 försämrad trafiksäkerhet, försvärad framkomlighet för övrig trafik, ökade kostnader för anpassning av väg- och gatunätet m. m.

Trafiksäkerhetsrådet ansåg för sin del en längdgräns tänkbar inom intervallet 18—24 m. Sattes längdgränsen vid 18—20 m uppkom 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 berörde ett så ringa antal kombinationer att en lagstiftning inte kunde anses nödvändig för att förbjuda dem. Vid en 22-m-gräns kunde avståndet mellan första och sista fordonsaxeln uppskattas till ca 19,5 m, vilket gjorde det möjligt att tillämpa en bruttovikt över 38 ton på 10/16 tons vägarna, d. v. s. samma bruttovikt som var tillåten enligt flera internationella bestämmelser. På 8/12 tons vägarna blev 34 tons bruttovikt möjlig. Möjligen kunde också under vissa förutsättningar tre containers om vardera 6 m längd transporteras i fordonskombinationer av 22 m längd.

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

Av hänsyn till redan befintliga fordonskombinationer med längder över 22 m föreslogs slutligen, att under en övergångstid av åtta år dispens skulle 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.

Betänkandet remissbehandlades. Den föreslagna gränsen om 22 m som maximilängd för fordonskombinationer inklusive överskjutande last tillstyrktes eller godtogs av ungefär hälften av remissinstanserna. Den andra hälften avstyrkte. De flesta av dessa önskade en högre gräns.

*Statens väginstitut* upplyste, 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* anförde — 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 överensstämde med vad som förutsatts i 1949 års vägtrafikkonvention.

Av dem som yrkade lägre gräns än 22 m stannade *länsstyrelserna i Hallands och Göteborgs och Bohus län* vid högst 20 m. *SJ* och *Svenska järnvägsföreningen* åberopade bl. a. riskerna för att långa kombinationer »hängs upp» vid passager av broar och järnvägsövergångar. Inte heller på transportekonomiska grunder accepterades förslaget. I avvaktan på utredningen om kostnadsansvarighetsprincipen, på större erfarenheter av det integrerade transportsystemet samt på utvecklingen på containerområdet förordades den i flertalet europeiska länder gällande längden 18 m som provisorisk gräns i

Sverige. Svenska ledamöterna av nordisk vägtrafikkommitté förordade också 18 m med hänsyn till högsta tillåtna längd i de länder med vilka Sverige i första hand har ett livligt vägtrafikutbyte. Ledamöterna framhöll särskilt angelägenheten av att bestämmelserna om fordonslängd blev lika i de nordiska länderna. Härigenom skulle användningen av fordon i internordiska och andra internationella transporter kunna underlättas. Hastighet och i regel även axeltryck, boggitryck och bruttovikt kunde anpassas efter kraven i varje särskilt fall. Att anpassa längd och bredd efter olika regler var däremot inte praktiskt möjligt. I detta sammanhang framhölls att i förberedelserna i ECE för en världskonvention på vägtrafikens område förordats att man regionalt skulle söka komma överens om enhetlighet i fråga om fordonslängd.

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

De remissinstanser som förordade längder över 22 m grundade sina ställningstaganden på i huvudsak transportekonomiska synpunkter.

Riksåklagaren fann de ökande containertransporterna tala för en längdgräns av 24 m. Sjöfartsstyrelsen anförde, att vid begränsning till 22 m endast en speciell utformning av dragfordonet torde kunna möjliggöra transport av tre containers med 20 fots längd. Med 24 m skulle dylika transporter normalt vara möjliga. Detta framhålls även av statens biltrafiknämnd.

Domänverket (gemensamt med Skogsbrukets motortransportkommitté) ansåg att flottledsnedläggningen och järnvägsnätets gleshet ökade behovet av skogstransporter på väg. 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 anförde i princip samma synpunkter. Båda myndigheterna förordade minst 24 m och framhöll behovet av smidiga dispensbestämmelser.

Länsstyrelserna i Kronobergs, Älvsborgs, Jämtlands och Västerbottens län pekade på de ökande transportererna med storcontainers, skogs- och gruvindu-

striernas beroende av långa fordon samt de vinster som kunde erhållas av längdökningen 2 m från 22 m och förordade därför 24 m.

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

*Näringslivets trafikdelegation* hävdade, att vid begränsning till 22 m bl. a. skogs- och jordbruket samt gruv-, metall- och byggnadsindustrierna kom att utsättas för avsevärda kostnadsökningar, som skulle förvärpa 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 %. 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 vikt-mässigt med 10 % och utrymmesmässigt med 12 %. Delegationen yrkade därför på minst 24 m. Samma längd förordades av *Svenska petroleum institutet*, *Svenska sågverksföreningars riksförbund*, *AB Sågverksintressenter*, *Sveriges mekanförbund*, *Svenska byggnadsentreprenörföreningen*, *Södra Sveriges skogsägares förbund*, *Svenska gruvföreningen* och *Svenska cementföreningen*.

### 1967 års riksdag

Genom en den 22 september 1967 dagtecknad *proposition, nr 160*, anhöll Kungl. Maj:t om riksdagens yttrande över till propositionen fogat förslag innebärande bl. a. att maximigränsen för fordon och fordonskombinationer sattes till 24 m.

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

Även om remissinstanserna hade olika uppfattning om vilken längd som



borde tillåtas, hade tanken på en maximilängd godtagits på de flesta håll. Enligt departementschefens mening talade inte bara trafiksäkerhetssynpunkter för en bestämd längdgräns. En sådan gräns gav 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 underlättade också integration av transporterna mellan de olika trafikslagen järnväg—bil—fartyg. För den totala samhällsekonomin kunde det vara en belastning med en obegränsad frihet i fråga om fordonslängder.

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

Departementschefen hänvisade därefter till att trafiksäkerhetsrådet inte ansett sig kunna direkt peka på någon önskvärd längd för fordonskombinationer vare sig från transportekonomisk synpunkt eller av hänsyn till trafiksäkerheten men att rådet stannat för en maximilängd av 22 m. Motivet för valet av denna gräns var huvudsakligen, att den uteslöt ett förhållandevis begränsat antal av de fordonskombinationer som då fanns och att man vid denna längd fick möjlighet att på 10/16 tons vägarna tillämpa den i flera länder godtagna bruttovikten 38 ton.

Departementschefen pekade vidare på att några remissinstanser ansett den föreslagna gränsen för hög. De flesta av dem hänvisade till bestämmelserna i andra länder. Omkring hälften av remissinstanserna accepterade förslaget. I övrigt förordades en gräns av 24 m eller mer. Ett stort antal myndigheter och representanter för näringslivet hade framhållit, att en maximigräns vid 22 m innebar stora problem och omställningssvårigheter. Det gällde bl. a. skogsbruket på grund av de vid skogshanteringen tillämpade enhetsmått. Även containertrafiken, som var under stark utveckling, ansågs bli hämmad av en 22 metersgräns. Satte man i stället gränsen till 24 m reducerades de påtalade svårigheterna eller försvann helt. Sveriges geografiska läge och de förhållandevis långa transportvägarna inom landet för vissa av våra stapelvaror — framför allt skogs- och träprodukterna — gjorde det också angeläget att tillvarata möjligheterna till rationella transporter. En gräns vid 24 m gav möjlighet till bruttovikter av 41 ton på 10/16 tonsvägarna och 37 ton på 8/10 tonsvägarna.

Departementschefen ansåg sig med hänsyn till det anförda böra förorda att gränsen sattes vid 24 m. En gräns vid 24 m innebar att betydande hänsyn tagits till transportekonomiska intressen. Av praktiska skäl borde dispens ändå inte helt uteslutas. Dispens borde emellertid endast komma i fråga när synnerliga skäl förelåg. 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.

Den av trafiksäkerhetsrådet föreslagna övergångstiden, åtta år, för i bruk varande fordon fann departementschefen för lång. För sin del ansåg han en tid av fem år som lämplig norm. Efter denna periods utgång stod möjligheten öppen att i undantagsfall förlänga dispensen.

I anledning av propositionen väcktes flera motioner rörande olika fordonskombinationers hastigheter. Beträffande frågan om maximilängd väcktes endast en *motion* (I: 906) av fru Segerstedt Wiberg, i vilken hemställdes att i författningsförslaget skulle införas en bestämmelse att nordiska överläggningar skulle äga rum, innan ändrade regler rörande bl. a. fordons längd beslutades. I motionen framhölls att den föreslagna maximilängden var större än i övriga nordiska länder. Bestämmelserna på detta område borde, såsom framhållits i Nordiska rådets rekommendation nr 1967: 1, samordnas på de viktigaste trafiklederna.

Tredje lagutskottet uttalade i sitt av riksdagen godkända utlåtande (3LU 1967: 51) i denna del följande.

Utskottet har i tidigare sammanhang anslutit sig till tanken att såvitt möjligt en gemensam nordisk trafiklagstiftning bör genomföras. Reglerna om fordonens längd och den belastning fordonen får utöva på vägar och broar är emellertid i högsta grad lokalt beroende av vilken genomgående standard vägnätet är utbyggt till. Samordningen på just detta område är därför inte så lätt att genomföra. Det bör dock eftersträvas att så långt möjligt bestämmelserna på området blir likartade i de nordiska länderna. Då som redan framgått frågan har samband bl. a. med vägnätets standard måste samordningen sannolikt ske på något längre sikt. Motionsförslaget om samråd före den i propositionen föreslagna dagen för ikraftträdandet den 1 januari 1968 kan därför inte bifallas.

Frågan om fordonskombinationers maximilängd föranledde, såsom i förevarande motioner framhållits, ingen diskussion och votering vid riksdagsbehandlingen utan debatten kom endast att gälla högsta tillåtna hastighet för vissa slag av fordonskombinationer.

---

Enligt vad utskottet erfarit har under år 1968 beträffande fordon, som var i bruk, när de nya reglerna trädde i kraft den 1 januari 1968, övergångsvis meddelats 672 dispenser av vägverket samt 33 dispenser av länsstyrelser och trafiknämnder. Framför allt har det härvid rört sig om fordon konstruerade för transport av bilar. Det bör dock framhållas att en dispens kan omfatta flera fordon. Någon uppgift om hela antalet fordon med dispens finns ej. Dispenser har även meddelats för vissa transporter med speciellt lång last. Några dispenser avseende nya fordonskombinationer med längre maximilängd än 24 m har icke meddelats. Med stöd av bestämmelsen i 61 § VTF har ett stort antal lokala föreskrifter utfärdats, innebärande en begränsning av högsta tillåtna längd för fordonskombinationer vid trafik på vissa vägar och gator.

### Utskottet

Med giltighet från och med den 1 januari 1968 har i vägtrafikförordningen (54 § 4 mom.) införts bestämmelser om att motordrivet fordon eller därtill kopplat fordon icke får föras på allmän väg och gata om längden av fordonet eller fordonståget, lasten inräknad, överstiger 24,0 meter. Beträffande viss allmän väg eller gata samt beträffande samtliga dylika vägar inom visst område äger länsstyrelsen inskränka den högsta tillåtna längden på fordonen. I undantagsfall kan dispens lämnas från bestämmelserna om maximilängd. Till dispensen kan knytas sådana föreskrifter som anses nödvändiga för att förebygga fara för trafiksäkerheten.

I motionerna yrkas att riksdagen hos Kungl. Maj:t anhåller om sådan ändring i vägtrafikförordningen att maximilängden för fordon eller fordonskombination bestäms till 18,0 meter. Till grund för yrkandet anför motionärerna att den starkt expanderande trafiken på våra vägar ökar riskerna för trafikolyckor. Den korta tid som förflutit sedan längdbegränsningen trädde i kraft har enligt motionärerna gett den erfarenheten att de långa fordonskombinationerna utgör en allvarlig trafikfara på våra vägar. Sålunda försvåras omkörningarna i avsevärd mån. Vidare har det inträffat olyckor med dödlig utgång vilka haft sin grund i att förarna icke kunnat observera vad som hänt 24 meter bakom dem. Motionärerna hänvisar även till att den maximerade längden utomlands i de flesta fall uppgår till endast 18,0 meter, vilket tvingar den svenska exporten till omlastningar.

Till grund för gällande bestämmelser ligger en av statens trafiksäkerhetsråd år 1966 avslutad utredning i vilken föreslogs 22 meter som högsta tillåtna längd för fordon och fordonskombinationer. Vid remissbehandlingen av förslaget tillstyrktes eller godtogs detta av ungefär hälften av remissinstanserna. Av övriga remissinstanser yrkade en del på en lägre maximigräns under hänvisning till utomlands gällande bestämmelser och trafiksäkerhetskäl. De remissinstanser som förordade längder över 22 meter grundade sina ställningstaganden på i huvudsak transportekonomiska synpunkter. I propositionen 1967: 160 fann departementschefen att om man satte maximigränsen till 24 meter skulle de påtalade svårigheterna från transportekonomisk synpunkt reduceras eller helt försvinna. Sveriges geografiska läge och de förhållandevis långa transportvägarna inom landet för vissa av våra stapelvaror — framför allt skogs- och träprodukterna — gjorde det också angeläget att tillvarata möjligheterna till rationella transporter. Departementschefen förordade därför att gränsen sattes vid 24 meter, vilket även blev riksdagens beslut.

Utskottet vill först framhålla att behovet av långa transportfordon delvis är en följd av vägars och broars låga bärighet. Ökas denna kan högre axel- och boggitryck tillåtas, vilket medför att fordonstågen kan göras kortare utan att totalvikten behöver reduceras. Det bör även uppmärksammas att

det inte är enbart ett fordonns längd som har betydelse för trafiksäkerheten utan att även vägnätets standard och möjligheterna att separera trafiken är av vikt.

Som förhållandena nu är anser utskottet det emellertid obestriddigt att de långa fordonstågen på våra vägar försvårar omkörningar och innebär betydande trafikrisker. Under de senaste åren har det också inträffat flera olyckor, i vilka långa lastfordon varit inblandade. De mest uppmärksammande olyckorna synes dock ha inträffat i tätorter med smala gator och trånga gathörn, där förarna haft svårt att överblicka den övriga trafiken. Antalet sådana olyckor skulle dock kunna reduceras betydligt om den tyngre trafiken i görligaste mån leddes förbi tätorterna och möjligheterna att med stöd av 61 § vägtrafikförordningen begränsa den högsta tillåtna fordonslängden inom tätorterna utnyttjades i större utsträckning än som nu är fallet. Utskottet vill därför understryka vikten av att sådana lokala föreskrifter utfärdas.

Utredningsmaterial, som visar i vilken omfattning det utanför tätorterna förekommit olyckor med långa fordonståg inblandade och i vilken utsträckning dessa olyckor haft sin grund i fordonstågens längd, finns tyvärr för närvarande inte att tillgå. Enligt utskottets mening föreligger därför icke nu tillräckliga skäl för ett bifall till motionärernas yrkande om en sänkning av maximigränsen till 18,0 meter. Utskottet anser likväl utvecklingen oroande. Härtill kommer att, enligt vad utskottet erfarit, antalet fordonståg med maximalängder mellan 22—24 meter ökar betydligt, något som alltmer kommer att försvåra möjligheterna att anpassa de svenska reglerna till de internationella bestämmelserna. Även om nu gällande bestämmelser om maximalängd för fordonståg varit i kraft i endast två år anser utskottet det därför vara av vikt att erforderligt material insamlas för en förnyad bedömning av frågan både med hänsyn till trafiksäkerhetsriskerna och till de ekonomiska konsekvenserna.

Utskottet hemställer

A. att riksdagen i anledning av motionerna I: 895 och II: 1066 som sin mening ger Kungl. Maj:t till känna vad utskottet anfört; samt

B. att motionerna i övrigt inte föranleder någon riksdagens åtgärd.

Stockholm den 21 april 1970

På tredje lagutskottets vägnar:

ERIK GREBÄCK

---

*Vid detta ärendes behandling har närvarit:*

från första kammaren: herrar Svante Kristiansson (s), Åkesson (fp), Knut Johansson (s), Ebbe Ohlsson (m), Nils-Eric Gustafsson (cp)\*, Erik Jansson (s), Ernulf (fp) och fru Landberg (s);

från andra kammaren: herrar Grebäck (cp), Svenning (s), Ekström (s)\*, Tobé (fp), Hedin (m), fröken Anderson (s), herrar Hammarberg (s) och Josefson i Arrie (cp).

---

\*) Ej närvarande vid utlåtandets justering.