

**Nr 19**

**Kungl. Maj:ts proposition angående vissa inskränkningar i trafik med tyngre lastfordon; given Stockholms slott den 9 februari 1973.**

Kungl. Maj:t vill härmed, under åberopande av bilagda utdrag av statsrådsprotokollet över kommunikationsärenden, inhämta riksdagens yttrande över vad föredragande departementschefen anfört.

**GUSTAF ADOLF**

**BENGT NORLING**

**Propositionens huvudsakliga innehåll**

I propositionen redovisas erfarenheterna av de under åren 1970—1972 vidtagna åtgärderna för inskränkning av lastbilstrafiken under vissa perioder. Redovisningen utmynnar i slutsatsen att av trafiksäkerhets-skäl betingade förbud även fortsättningsvis vid behov bör beslutas mot tyngre lastbilstrafik vid större helger och under trafikbelastade veckoslut under semesterperioder och liknande.

**Utdrag av protokollet över kommunikationsärenden, hållet inför Hans Maj:t Konungen i statsrådet på Stockholms slott den 9 februari 1973.**

*Närvarande:* statsministern PALME, statsråden STRÄNG, ANDERSSON, JOHANSSON, HOLMQVIST, ASPLING, NILSSON, LUNDKVIST, GEIJER, ODHNOFF, MOBERG, BENGTSSON, NORLING, LÖFBERG, LIDBOM, CARLSSON.

Chefen för kommunikationsdepartementet, statsrådet Norling, anmäler efter gemensam beredning med statsrådets övriga ledamöter fråga om *vissa inskränkningar i trafik med tyngre lastfordon* och anför.

## **1 Inledning**

I proposition (1970: 109) angående vissa trafiksäkerhetsfrågor föreslogs att Kungl. Maj:t genom särskilt stadgande, 54 a §, i vägtrafikförordningen (1951: 648) (VTF) skulle bemyndigas att meddela förbud mot trafik på allmän väg, gata eller annan allmän plats med lastbil eller lastbilståg, vars totalvikt överstiger sju ton. Riksdagen (3LU 1970: 52, rskr 1970: 314) lämnade förslaget utan erinran.

Möjligheten att införa förbud enligt 54 a § VTF tog främst sikte på större helger och mera trafikbelastade veckoslut under semesterperioder och liknande. Genom bemyndigandet tillgodosågs önskemålet att Kungl. Maj:t med kort varsel skulle kunna vidta åtgärder som säkerställer den trafikseparering som under vissa förhållanden är påkallad från trafiksäkerhets- och framkomlighetssynpunkt.

Rörande bakgrunden till och skälen för en sådan ordning anfördes i propositionen bl. a. följande.

Fordonsparkens snabba tillväxt ökar trängseln på vägarna. Lastbilstrafikens långsammare trafikrytm skapar härvid speciella problem. Särskilt vid högtrafiktider har blandningen av lastbilar och personbilar visat sig menligt påverka såväl framkomlighet som säkerhet i trafiken. Mot bakgrunden härav har i vissa länder genomförts inskränkningar i lastbilstrafiken under tider då hård belastning av vägarna kan förväntas. Förbud, utformade på olika sätt, har införts i bl. a. Frankrike, Västtyskland och Österrike. Med hänsyn bl. a. till lastbilstrafikens nyttobetonade karaktär har förbuden i princip hänförs till veckoslut och helgdagar.

Också i Sverige har frågan om inskränkningar i lastbilstrafiken diskuterats. Som skäl för att införa förbud under hårt trafikerade veckoslut och helgdagar har åberopats statistiska uppgifter om lastbilarnas

olycksbenägenhet och de konsekvenser i form av minskad framkomlighet och större olycksrisker som personbilstrafikens uppblandning med särskilt den tyngre långsamtgående lastbilstrafiken för med sig.

När det gäller frågan om lastbilarnas direkta delaktighet i trafikolyckor, tyder statistiken klart på att lastbilarna är delaktiga i fler allvarliga olyckor än andra bilar. Detta gäller särskilt dödsolyckorna. Av särskilt intresse i sammanhanget är de preliminära uppgifterna från Västtyskland där antalet dödade under veckosluten med lastbilsförbud sommaren 1969 trots ökad trafikintensitet minskade med omkring 11 % i förhållande till motsvarande tider sommaren 1968, då sådant förbud inte fanns. Från erfarenhetsmässiga utgångspunkter torde man vidare kunna konstatera att särskilt de tyngre och långa lastbilarna eller fordonskombinationerna i hög grad stör trafikrytmen när trafiken är livlig och därigenom skapar en irritation som i vissa fall medför risktagande och mindre omdömesgill körning. Antagandet att de olyckor som vid högrafiktider blir en följd av den blandade trafiken inte enbart är sådana där lastbilar är direkt inblandade saknar därför — — — inte fog.

---

Till förhållanden som måste beaktas vid prövning av frågan om visst förbud mot lastbilstrafik hör också trafikutveckling m. m. Fjärrtransporterna med lastbil har beräknats komma att tre- eller fyrfaldigas under perioden 1966—1985, medan närtransporterna beräknats fyr- eller femfaldigas. Bilparken väntas öka kraftigt. Den fortgående välståndsökningen har lett till och kommer att leda till ökat personbilsinnehav. Personbilarnas antal uppgick år 1950 till ca en kvarts miljon och år 1969 till ca 2 miljoner. Resultat av välståndsökningen är också mera fritid för den enskilde individen och större resurser att utnyttja denna fritid. En ökad personbilstrafik under veckoslut och helger med inslag av rätt många oerfarna personbilsförare hör uppenbarligen till framtidsbilden.

I propositionen angavs att det också framförts skäl, som talade emot ett införande av förbud mot lastbilstrafik under vissa perioder. Vissa olägenheter och vissa ekonomiska förluster kunde uppstå för näringslivet. Försörjningen med lätt förstörbara livsmedel kunde försvåras. Ett förbud som endast avsåg vissa mera trafikerade vägar kunde medföra att den tunga trafiken sökte sig ut på det sekundära vägnätet, vilket från flera synpunkter kunde te sig diskutabelt.

I fråga om de skäl som anförts mot temporära förbud mot lastbilstrafik framhölls i propositionen att erfarenheterna från Västtyskland av förbud av det slag som här avsågs var goda och inte styrkte farhågorna att lastbilstrafiken vid förbud på större vägar söker sig ut på de mindre vägarna. Problemen med transporter som oundgängligen måste utföras hade kunnat bemästras i Västtyskland. I Sverige torde de kunna lösas genom dispenser. De negativa ekonomiska verkningarna för näringslivet, som givetvis måste vägas mot de vinningar som kunde göras från trafiksäkerhetssynpunkt, syntes bli relativt begränsade om, som man kunde förutsätta, förbud aktualiserades i huvudsak endast under högrafiktider vid vissa veckoslut och större helger.

Sammanfattningsvis framhölls att det var en angelägen uppgift för samhället att tillse att veckosluts- och helgtrafiken blev så störnings- och därmed olycksfri som möjligt. Åtgärder för att säkerställa erforderlig trafikseparering kunde knappast grundas på gällande bestämmelser, varför det förordades att en särskild bestämmelse med det innehåll som inledningsvis återgivits skulle införas i VTF.

I propositionen redovisades vissa åtgärder som vidtagits för att på frivillig väg få till stånd begränsningar av lastbilstrafiken vid helger och veckoslut. Bl. a. hade Landsvägstrafikens samarbetsdelegation i en rundskrivelse angivit vissa riktlinjer härför. Enligt skrivelsen kunde dessa riktlinjer när så visade sig nödvändigt kompletteras med särskilda tilläggsrekommendationer avseende förhållandena under semesterperioder och större helger etc. I anslutning härtill uttalades att bemyndigandet borde av Kungl. Maj:t i en första omgång, när så befanns påkallat, utnyttjas till utgången av år 1972. I första hand borde emellertid närmare bedömas de möjligheter som fanns att nå resultat genom berörda parter egna åtgärder. Detta blev beroende av i vad mån utfärdade rekommendationer dels blev tillräckligt konkreta och tillräckligt beaktade personbilstrafikens behov, dels blev mer allmänt respekterade. Om det visade sig att det inte gick att komma fram till en tillfredsställande ordning genom frivilliga åtgärder, kunde Kungl. Maj:t med stöd av det begärda bemyndigandet i lämplig utsträckning meddela förbud mot trafik med tunga lastbilar främst i samband med större helger, mera trafikbelastade veckoslut under semesterperioder och liknande. I den utsträckning åtgärder för en sådan trafikreglering kom till stånd genom det allmänna borde de för den här aktuella tidsperioden ses som en försöksverksamhet, som kunde ge erfarenheter av värde för handlandet på något längre sikt. Härav följde att även i detta fall inskränkningars verkan på trafik och olycksfrekvens etc. noggrant borde följas upp. Likaså borde undersökas vilka olägenheter inskränkningarna medförde för den berörda lastbilstrafiken.

## 2 Försöksverksamheten åren 1970—1972

Mot den bakgrund som nyss beskrivits tog kommunikationsdepartementet våren 1970 upp överläggningar med representanter för lastbilsnäringsen, befraktarna och trafiksäkerhetsverket. Vid dessa kom man överens om att Näringslivets trafikdelegation och Landsvägstrafikens samarbetsdelegation som komplettering till redan utfärdade allmänna rekommendationer för helgtrafiken år 1970 skulle utfärda särskilda tilläggsrekommendationer för tillfällen när persontrafiken är särskilt stor. I de tilläggsrekommendationer som därefter utfärdades betonades att det var särskilt angeläget att undvika trafik med tunga lastbilar och lastbils kombinationer under fyra veckoslut under sommaren 1970, nämligen

midsommarhelgen, industrisemesterns början och slut samt skollovets slut.

Liknande tilläggsrekommendationer utfärdades för sommaren 1971 sedan kommunikationsdepartementet haft överläggningar med företrädare för lastbilsnäringsen, befraktarna och trafiksäkerhetsverket. Rekommendationerna avsåg samma veckoslut som sommaren 1970.

Under försöksperiodens första och andra år skedde alltså inskränkningarna i lastbilstrafiken på frivillig väg. Under periodens tredje år däremot meddelade Kungl. Maj:t förbud genom kungörelsen (1972: 158) om förbud i vissa fall mot trafik med tyngre lastfordon. Förbudet sommaren 1972 avsåg tre veckoslut, nämligen midsommarhelgen samt industrisemesterns början och slut.

Aktiva åtgärder vidtogs för att på olika sätt sprida kännedom om rekommendationerna resp. förbudet. Informationen riktades också till motor- och åkeriorganisationer m. fl. i de nordiska grannländerna samt i Västtyskland och Holland.

Vid midsommarhelgerna avsåg inskränkningarna av lastbilstrafiken följande tider:

torsdagar från kl. 16.00 till kl. 22.00

fredagar (= midsommarafton) från kl. 14.00 till kl. 24.00

lördagar (= midsommardagen) från kl. 00.00 till kl. 24.00

söndagar från kl. 00.00 till kl. 22.00

Under övriga veckoslut skedde inskränkningarna enligt följande tidsschema:

fredagar från kl. 16.00 till kl. 22.00

lördagar från kl. 14.00 till kl. 24.00

söndagar från kl. 00.00 till kl. 22.00

De fordon som berördes av inskränkningarna under samtliga tre försöksår var lastbilar och lastbilståg med en totalvikt över sju ton.

Inskränkningarna av lastbilstrafiken inriktades vidare på de mera trafikerade vägarna. Under hela försökstiden gällde således inskränkningarna europavägar och andra riksvägar med nummer 80 eller lägre.

Under första och andra året av försöksperioden gällde att avvikelser från tilläggsrekommendationerna endast borde förekomma i alldeles särskilda fall, där transporter inte rimligen kunde anstå, exempelvis vid transport huvudsakligen bestående av gods som annars skulle förstöras eller försämrats. Normalt skulle alltså trafik med ifrågavarande tyngre lastbilar och lastbilskombinationer inte förekomma på de angivna vägarna och tiderna.

Det tredje året fick undantag från förbudet medges för transport som uteslutande avsåg gods, som ej kunde befordras på annat sätt utan betydande svårighet och som förstördes eller försämrades om transporten ej skedde. För annan transport fick undantag medges, om synnerliga skäl förelåg. Fråga om undantag prövades av länsstyrelse eller —

för transporter från utlandet — av transportnämnden. I brådskande fall kunde polis- eller tullmyndighet medge undantag.

Förbudet år 1972 gällde inte utryckningsfordon, när de användes i samband med utryckning. Det gällde heller inte för annat fordon, när det användes för brandväsendet vid eldfara, för postverket vid postbefordran, eller av polis eller tullpersonal i brådskande tjänsteutövning. Förbudet gällde inte heller fordon, när de användes för sådant underhållsarbete på telenätet, sådant väghållningsarbete eller sådan bärgning av skadat fordon som inte kunde anstå.

### 3 Trafikstudier

Som framhållits tidigare är den gångna treårsperioden att betrakta som en försöksperiod, som skulle ge erfarenheter för handlandet på något längre sikt. Som en följd härav skulle inskränkningarnas verkan på trafik och olycksfrekvens m. m. noga följas.

I detta syfte har under samtliga tre försöksår utförts undersökningar över trafikflöden och trafiksammansättning, framkomlighet och trafiksäkerhet.

#### Trafikflöden och trafiksammansättning

Syftet med studierna av trafikflöden och trafiksammansättning var bl. a. att klarlägga effekten av rekommendationer och förbud på flöden av tung trafik samt dessutom att jämföra åtgärdernas verkan olika år. Trafikundersökningarna har utförts av statens väg- och trafikinstitut, statens vägverk, AB Svenska Godscentraler (ASG) samt AB Godstrafik & Bilspedition (Bilspedition).

Väg- och trafikinstitutet har studerat biltrafiken dels med fordonsdifferentierande trafikeräkningar, dels med trafikanalyser, dels med till dessa anslutna fotografiska upptagningsmedel. Materialet har inhämtats från sammanlagt 26 mätplatser under dagsljusperioder mellan kl. 12.00 på fredag (vid midsommarhelgen torsdag) och kl. 12.00 på måndag.

Vägverket har utfört fordonsdifferentierande trafikeräkningar på 41 punkter som valts med hänsyn till önskemål från vägförvaltningarna och i vissa fall med tanke på studierna av veckoslutstrafiken. Räkningarna har pågått en till tre veckor på varje punkt.

ASG och Bilspedition har åren 1970 och 1971 utfört manuella trafikeräkningar av den tunga lastbilstrafiken under delar av rekommendationsperioderna samt under timmarna närmast före och efter dessa. Räkningarna utfördes på sammanlagt 25 punkter. År 1972 utfördes motsvarande trafikeräkningar av vägverket.

De erhållna resultaten av nämnda undersökningar kan sammanfattas sålunda.

*Rekommendationerna år 1970* bedömdes ha haft en gynnsam effekt.

Den tunga lastbilstrafiken hade betydligt lägre andel av den totala biltrafiken under de veckoslut som rekommendationerna avsåg än under motsvarande tidsperioder vid veckoslut, då sådana rekommendationer saknades (= jämförelseperioderna). Sålunda var den tunga trafikens andel under rekommendationsperioderna i genomsnitt endast en tredjedel av motsvarande andel under jämförelseperioderna. För att eliminera verkan av de osäkerhetsfaktorer, som kunde hänga samman med bl. a. rekommendationsperiodernas speciella karaktär, ställdes lastbilsandelen vid veckoslut såväl under rekommendationsperioder som under jämförelseperioder i relation till motsvarande andel under intilliggande vardagar. Under rekommendationsperioderna reducerades kvoten mellan dessa både andelar  $\left( \frac{\text{lastbilsandel veckoslut}}{\text{lastbilsandel vardagar}} \right)$  på europavägarna till mindre än hälften av motsvarande kvot under jämförelseperioderna. Även när det gäller övriga berörda riksvägar kunde konstateras att rekommendationerna haft effekt. Denna var emellertid inte fullt så markerad som på europavägarna.

En närmare analys av väg- och trafikinstitutets fotografiska undersökningsmaterial visade att rekommendationerna haft effekt framför allt i fråga om den långväga inhemska trafiken. En klar förbättring syntes föreligga även när det gäller den lokala trafiken, men den hade inte påverkats i samma utsträckning som fjärrtrafiken. När det gäller de tunga utländska lastbilarna hade rekommendationernas effekt däremot varit klart begränsad. Väg- och trafikinstitutets undersökningsresultat bekräftades i detta hänseende av de undersökningar som ASG och Bilspedition genomfört.

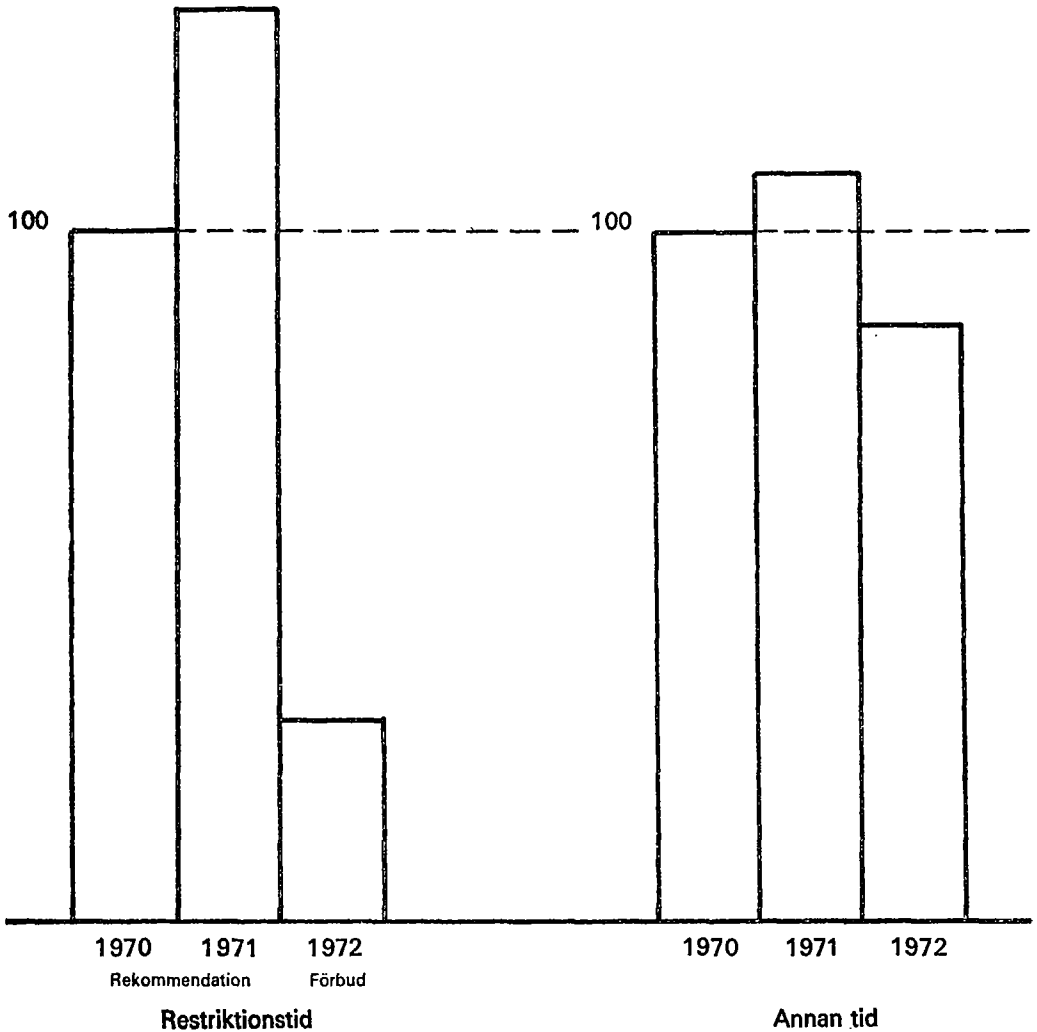
Uppföljningen av försöksverksamheten visade klart att även *rekommendationerna år 1971* haft verkan. Andelen tunga fordon var under de perioder som rekommendationerna avsåg lägre än under motsvarande perioder, då rekommendationer saknades. Resultaten tydde dock på att efterlevnaden försämrats. Väg- och trafikinstitutet ansåg att rekommendationernas effekt hade minskat till ungefär hälften jämfört med år 1970.

För år 1972, när *förbud* tillämpades första gången, visade väg- och trafikinstitutets undersökningar att förbudet var betydligt effektivare än de frivilliga begränsningarna.

Den påtagligt bättre effekten av förbud visas också genom jämförelser av de olika räkneresultat från ASG:s, Bilspeditionens och statens vägverks manuella räkningar som avser samma räknetider och räknepunkter under de tre försöksåren. Antalet lastbilar vid dessa tider och punkter var 8 568 år 1970, 11 352 år 1971 och 2 508 år 1972. Förändringarna kan anges med följande indexserie: år 1970 (rekommendation) = 100, år 1971 (rekommendation) = 132, år 1972 (förbud) = 29. Som

jämförelse kan nämnas att en motsvarande indexserie för nämnda år och sådana perioder som ej omfattades av rekommendation eller förbud ger talen 100, 109 och 88. De nu angivna förhållandena framgår också av fig. 1.

Fig. 1. Relativa antalet tunga lastbilar under restriktionstid (rekommendations- och förbudstid) resp. annan tid (1970 = 100)



### Framkomlighet

I anslutning till övriga undersökningar har väg- och trafikinstitutet utfört vissa framkomlighetsstudier. Materialet har insamlats samtidigt med undersökningarna av trafikflöde och trafiksammansättning. Fordonens hastighet, tidsavstånd, köbildning m. m. har undersökts och gett underlag för bl. a. beräkning av restidsförändringar.

Tunga lastbilar inverkar på övriga fordons restider genom bl. a. sin lägre hastighet och sina yttre dimensioner.

Väg- och trafikinstitutet har studerat de faktorer som påverkar restiden. Uppställda samband anger den genomsnittliga restidsför längningen för personbilstrafiken som funktion av procentandelen tunga lastbilar vid olika totalt trafikflöde, vid olika karaktär hos vägen och vid olika hastighetsgränser. Studierna visar att de förhållandevis små andelarna lastbilar påverkat övriga fordons restider i relativt liten men dock märkbar utsträckning.

Institutets studier visar dessutom att ökningen i framkomlighet för personbilstrafiken under rekommendationsperioderna är större än den minskning av framkomligheten under angränsande perioder som en tidsmässig förskjutning av viss lastbilstrafik gett upphov till. Dessa relativa vinster i fråga om framkomligheten ökade märkbart när rekommendationerna ersattes av förbud.

### Trafiksäkerhet

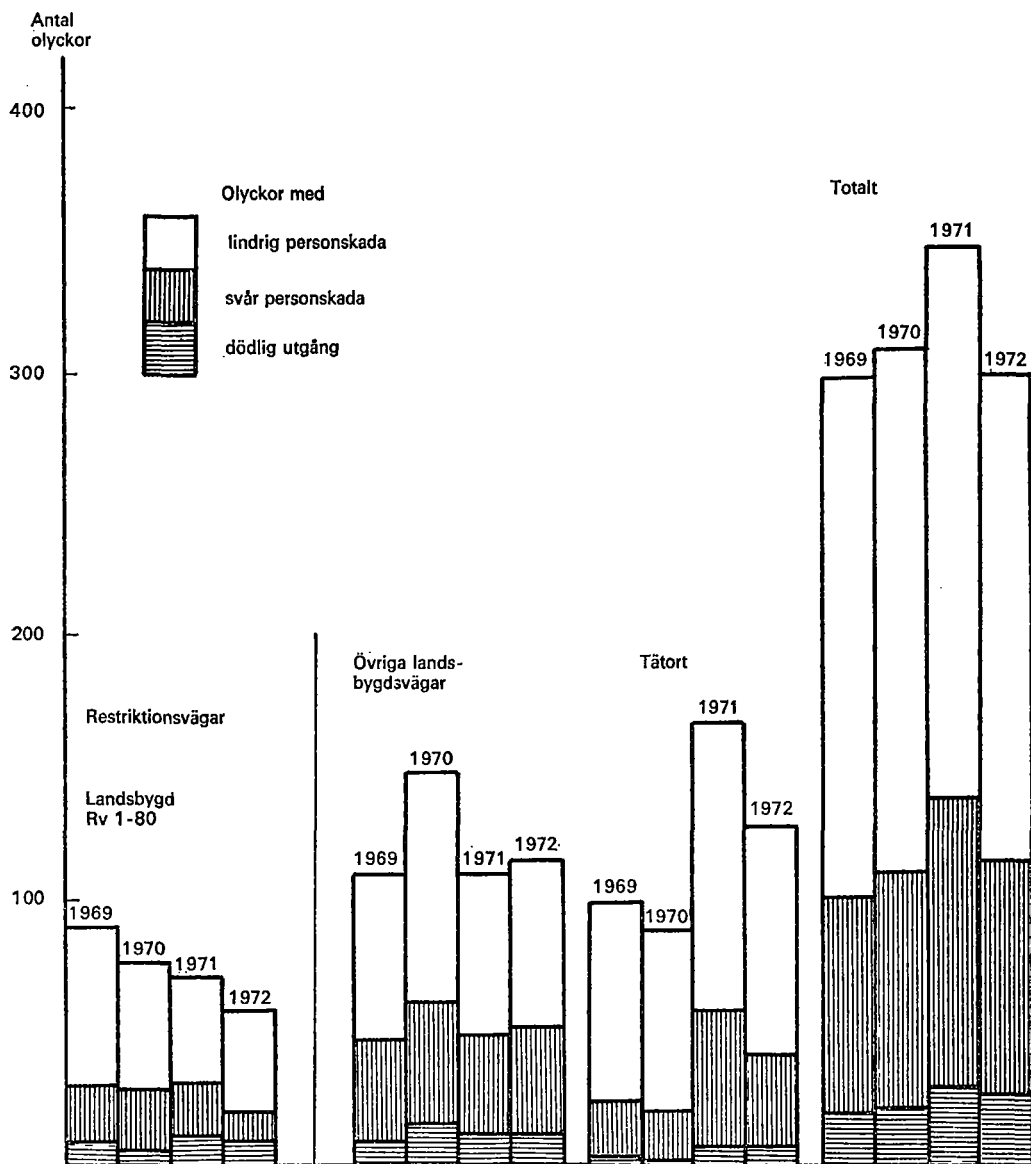
Studier av inskränkningarnas inverkan på trafiksäkerheten har utförts med hjälp av statistiska centralbyråns material över vägtrafikolyckor som innefattar samtliga olyckor med personskada som kommit till polisens kännedom. Bearbetningen av detta material har skett med hänsyn till

- a) tidpunkt för olyckan, varvid restriktionsperioderna (rekommendations- och förbudsperioderna) kunnat studeras särskilt,
- b) olycksplats, varvid uppdelning skett på europavägarna och riksvägarna 1—80, övriga vägar på landsbygd samt gator i tätort,
- c) delaktiga bilar i olyckan, varvid tunga lastbilar (totalvikt mer än 3,5 ton) särbehandlats,
- d) olyckans svårighetsgrad, varvid uppdelning skett bl. a. i olyckor med dödlig utgång och med svår resp. lindrig personskada.

I första hand har olycksbilden under rekommendationsperioderna åren 1970 och 1971 samt förbudsperioderna år 1972 klarlagts. Därefter har jämförelser gjorts mellan restriktionsperioderna inbördes samt mellan dessa och motsvarande perioder under år 1969. Resultaten av dessa jämförelser åskådliggörs i fig. 2.

Eftersom materialet avser endast restriktionsperioderna (för år 1969 motsvarande perioder) är antalet olyckor relativt litet i absoluta tal. Inverkan av slumpmässiga variationer gör att man vid jämförelserna i första hand bör se på de totala olyckstalen, omfattande såväl dödsolyckor som olyckor med personskada av svårare eller lindrigare art. Restriktionerna i fråga om lastbilstrafik har av naturliga skäl betydelse främst för vägnätet utanför tätorterna och olycksutvecklingen inom sådana orter är därför av mindre intresse för jämförelsen. Man kan kon-

Fig. 2. Antal olyckor under restriktionsperioder åren 1970, 1971 och 1972 samt motsvarande perioder år 1969



statera att totala antalet olyckor på restriktionsvägarna under de aktuella perioderna visar en betydande, kontinuerlig nedgång under hela jämförelsetiden. Minskningen från år 1969 till år 1972 uppgår till 35 %. Olyckstalen för övriga landsbygdsvägar under de fyra åren ligger på samma nivå inbördes, bortsett från år 1970, som visar påtagligt högre siffror. En viss ökning kan dock konstateras även för år 1972. Antalet olyckor år 1972 ligger 5 % högre än år 1969. En jäm-

föreelse mellan restriktionsvägarnas och övriga vägars olycksutveckling tyder på ett samband mellan minskningen av andelen lastbilstrafik och antalet olyckor. Den sämre efterlevnaden av rekommendationerna under år 1971 återspeglas i en mindre gynnsam utveckling av olyckstalen på restriktionsvägarna jämfört med övriga vägar än under år 1970. Införandet av förbud för restriktionsperioderna år 1972 med den därav följande minskningen av andelen lastbilar motsvaras av minskade olyckstal för restriktionsvägarna. Effekten framstår som än tydligare om man jämför med olycksökningen på övriga landsbygdsvägar.

Begränsas jämförelserna till att avse enbart dödsolyckor och olyckor med svår personskada blir tendenserna genomgående desamma som de nyss beskrivna.

Slutligen kan nämnas att olycksutvecklingen på vägnätet i dess helhet som väntat varit ogynnsammare för de trafikintensiva restriktionsperioderna än för somrarna i övrigt resp. år. Ser man endast på restriktionsvägarna har utvecklingen dock varit den motsatta, vilket ytterligare bestyrker de trafiksäkerhetsmässigt gynnsamma effekterna av att andelen lastbilstrafik gått ned.

#### 4 Departementschefen

Vår fordonspark befinner sig i en fortgående tillväxt. För att komma till rätta med de problem som den snabba tillväxten för med sig vidtas successivt åtgärder av skilda slag. Bl. a. söker man begränsa de trafikstörningar och olycksrisker som trafikkoncentrationer för med sig. Ett speciellt problem utgör här blandningen av personbilstrafik och mer långsamtgående trafik av framför allt tyngre lastbilar och lastbilskombinationer. Särskilt under högtrafiktider vid veckosluten sommartid och vid vissa helger medför denna blandning av olika trafikslag risker för olyckor och trafikstockningar. Till bilden hör att de tunga lastbilarnas delaktighet i trafikolyckor enligt olycksstatistiken är väsentligt större än deras andel i fordonsparken och att de tunga lastbilarnas delaktighet i dödsolyckor är väsentligt större än personbilarnas i förhållande till trafikarbetet.

Under år 1970 aktualiserades frågan om vissa inskränkningar i lastbilstrafiken vid högtrafiktider. Goda erfarenheter noterades från länder — bl. a. Västtyskland, Österrike och Frankrike — som redan tillämpat systemet med förbud mot viss lastbilstrafik vid hårt trafikerade veckoslut.

År 1970 infördes i VTF en bestämmelse (54 a §) som gav Kungl. Maj:t möjlighet att för viss tid beträffande landet i dess helhet eller del därav meddela förbud mot trafik på allmän väg, gata eller annan allmän plats med lastbil eller lastbilståg, vars totalvikt överstiger sju ton (prop. 1970: 109, 3LU 1970: 52, rskr 1970: 314).

I den nämnda propositionen uttalades att Kungl. Maj:t borde utnyttja det begärda bemyndigandet i en första omgång, när så befanns påkallat, till utgången av år 1972. I första hand borde emellertid närmare bedömas de möjligheter som fanns att nå resultat genom berörda parter egna åtgärder. Därvid ansågs det angeläget att en ordentlig utvärdering kom till stånd i fråga om de effekter i olika hänseenden som eventuellt vidtagna åtgärder fick. Visade det sig att det inte gick att komma fram till en tillfredsställande ordning genom frivilliga åtgärder, kunde Kungl. Maj:t med stöd av det begärda bemyndigandet i lämplig utsträckning meddela förbud mot trafik med tunga lastbilar främst i samband med större helger, mera trafikbelastade veckoslut under semesterperioder och liknande. I den utsträckning åtgärder för en sådan trafikreglering kom till stånd genom det allmänna borde de för den här aktuella tidsperioden ses som en försöksverksamhet, som kunde ge erfarenheter av värde för handlandet på något längre sikt. Härav följde att inskränkningarnas verkan på trafik- och olycksfrekvens etc. borde följas upp noggrant även för perioder som omfattades av förbud.

Under de tre senaste åren har åtgärder vidtagits för att inskränka den tunga lastbilstrafiken under vissa perioder. Åren 1970 och 1971 har detta skett genom att Landsvägstrafikens samarbetsdelegation och Näringslivets trafikdelegation utfärdat särskilda rekommendationer om att trafik med lastbilar och lastbilståg med totalvikt över sju ton skulle undvikas på europavägar och andra riksvägar med nr 80 eller lägre nummer under vissa angivna tider vid midsommarhelgen, industrisemesterns början och slut samt skollovets slut. Endast i alldeles särskilda fall, där transporter inte rimligen kunde anstå, exempelvis när det gällde gods som annars skulle förstöras eller försämras, skulle tung lastbilstrafik få förekomma på angivna vägar under dessa perioder. Verkställda studier visar att rekommendationerna år 1970 ledde till en klar reduktion av lastbilstrafiken, i synnerhet på europavägarna, och därmed bättre framkomlighet och lägre olyckstal. För år 1971 noterades liknande gynnsamma effekter men dock i påtagligt mer begränsad utsträckning än under år 1970 beroende på sämre efterlevnad av rekommendationerna. Varken under år 1970 eller 1971 skedde någon påtaglig minskning av trafiken med utomlands registrerade lastbilar.

Kungl. Maj:t fann med hänsyn till de redovisade erfarenheterna påkallat att inför sommartrafiken år 1972 utfärda en kungörelse om förbud i vissa fall mot trafik med tyngre lastfordon. Förbudet hänförde sig till samma fordon, vägar och tider som angivits i rekommendationerna med det undantaget att skollovets slut inte upptogs som förbudsperiod. Förbudet gällde ej utryckningsfordon och vissa andra fordon i tjänsteutövning. Undantag kunde också lämnas för transport, som uteslutande avsåg gods som ej kunde befordras på annat sätt utan be-

tydande svårighet och som förstördes eller försämrades, om transporten ej kom till stånd. För annan transport fick undantag medges, om synnerliga skäl förelåg.

Effekterna av rekommendationer och förbud under restriktionsperioderna åren 1970—1972 kan enklast åskådliggöras genom en indexserie med utgångspunkt i år 1970. Serien bygger på de trafikräkningar som skett på samma tider och samma punkter såväl under restriktionsperioder som under vardagar före och efter sådana perioder. I fråga om restriktionsperioderna får man följande jämförelsetal: år 1970 (rekommendation) = 100, år 1971 (rekommendation) = 132, år 1972 (förbud) = 29. För övriga tider blir jämförelsetalen: år 1970 = 100, år 1971 = 109, år 1972 = 88. Det står alltså klart att förbudet visat sig vara betydligt effektivare än rekommendationerna.

Under försöksperioden genomförda framkomlighetsstudier visar att förekomsten av lastbilar ökar restiderna för övrig trafik, trots att andelen lastbilar är förhållandevis liten. Ökningen av framkomligheten under restriktionsperioderna är större än den minskning av framkomligheten under angränsande perioder som en tidsmässig förskjutning av viss lastbilstrafik gett upphov till. Dessa relativa vinster blev märkbart större, när rekommendationerna ersattes med förbud.

När det gäller trafiksäkerhetsaspekten har uppföljningen gett vid handen att det föreligger ett samband mellan andelen lastbilar i trafiken på landsbygdsvägarna och antalet olyckor där. Minskningen av antalet lastbilar genom rekommendationer eller förbud motsvaras således av en gynnsammare utveckling i fråga om antalet trafikolyckor på restriktionsvägarna än på övriga landsbygdsvägar. Om man jämför åren 1969 och 1972 finner man att antalet olyckor minskat med 35 % på de förstnämnda vägarna medan de ökat med 5 % på de sistnämnda. Den sämre efterlevnaden av rekommendationerna under år 1971 motsvaras av en relativt sett mindre gynnsam utveckling av olyckstalen. Införandet av förbud år 1972 medförde en klar nedgång av antalet olyckor på restriktionsvägarna, vilket skall ses mot bakgrund av att olyckstalen samtidigt steg något på de landsbygdsvägar som inte omfattades av förbud.

De påvisade goda effekterna från bl. a. trafiksäkerhets- och framkomlighetssynpunkt av vidtagna åtgärder för inskränkningar i trafiken med tyngre lastfordon under den treåriga försöksperioden och då särskilt under år 1972 rimmar väl med erfarenheterna från andra länder som gjort liknande trafikinskränkningar.

Erfarenheterna från förbudsåret 1972 visar också att man genom lämpligt valda förbudstider och ett rimligt avvägt undantags- och dispensystem kan åstadkomma väsentliga inskränkningar i lastbilstrafiken under högtrafiktider utan att allvarigare störningar uppkommer för näringslivet.

Sammanfattningsvis kan sägas att de skäl som år 1970 ledde till

beslut om att man i lämplig utsträckning skulle kunna meddela förbud mot trafik med tyngre lastfordon i samband med trafikbelastade veckoslut m. m. inte bara kvarstår utan med än större styrka talar för att förbud av detta slag även fortsättningsvis vid behov bör beslutas i syfte att nå den trafikseparering och trafikreglering som under vissa förhållanden är påkallad av hänsyn till trafiksäkerheten.

I anslutning till det år 1970 fattade beslutet uttalades att förbud, som kunde meddelas med stöd av det lämnade bemyndigandet, fick ses som ett led i en försöksverksamhet. Denna har genomförts på det sätt och i den utsträckning som förutskickades när beslutet fattades.

Sedan riksdagen godkänt de riktlinjer för handläggningen av vissa delar av vägtrafiklagstiftningen som angavs i prop. 1970: 171 (3LU 1970: 88, rskr 1970: 398) behövs i och för sig inte något författningsmässigt bemyndigande för Kungl. Maj:t att fortsättningsvis besluta om inskränkningar i fråga om lastbilstrafiken. Med hänsyn till att bemyndigandet i 54 a § VTF avsågs att i en första omgång bli utnyttjat endast till utgången av år 1972 vill jag dock föreslå att Kungl. Maj:t bereder riksdagen tillfälle att yttra sig över vad jag i det föregående anfört om erfarenheterna av den gångna försöksperioden och lämpligheten av att även i fortsättningen tillämpa temporära förbud mot viss lastbilstrafik.

## 5 Hemställen

Jag hemställer att Kungl. Maj:t bereder riksdagen tillfälle att avge yttrande med anledning av vad jag anfört i det föregående om vissa inskränkningar i trafik med tyngre lastfordon.

Med bifall till vad föredraganden sålunda med instämmande av statsrådets övriga ledamöter hemställt förordnar Hans Maj:t Konungen att till riksdagen skall avlätas proposition av den lydelse bilaga till detta protokoll utvisar.

Ur protokollet:  
*Gunnel Anderson*