

Motion nr 12/1970-71. LAGUTSKOTTETS betänkande nr 29/1970-71 med anledning av landstingsman Georg Wideman m.fl.:s lagmotion angående ändring av landskapslagen om motorfordon i landskapet Åland.

Med anledning av ovannämnda lagmotion, varöver Landstinget inbegärt utskottets utlåtande, får utskottet, som i ärendet hört vägingenjören Anders Lindholm, trafikinspektören Ulf Lillie, ordföranden i Ålands yrkesbilägareförening Olof Holmqvist och trafikchefen vid Transmar fjärrexpresslinje, Ingemar Jansson, vördsamt anföra följande:

Landskapets vägnät har hittills byggts ut med tanke på hållfasthet enligt gällande bestämmelse om 8 tons axeltryck. De nyare landsvägsbroarna har dock en bärkraft, som förslår för en ökning av axeltrycket medan Färjsundsbron och träbroarna i Föglö inte räcker till för en ökning av axeltrycket. I Sverige tillåtes högre axeltryck på riksvägar och en del av stamvägarna. År 1969 var det dock endast 17,7 % av det svenska vägnätet som fick trafikeras med 10 tons axeltryck. I riket har ombyggnaden av vägnätet gått långsammare än i landskapet men i den mån ombyggnad skett har vägarna byggts för en tyngre trafik än här. Det torde dock ännu dröja flera år förrän ett högre axeltryck kan tillåtas i riket.

I riket tillåtes dock högre axeltryck i undantagsfall på vissa hamnområden och vissa arbetsplatser. Typbesiktningen sker dock i princip enligt gällande bestämmelser om axeltryck och boggietryck, vilka är desamma som i landskapet. En övergång till högre viktgränser i landskapet kan leda till vissa svårigheter vid första besiktning på grund av att typbesiktningssuppgifter kan saknas för vissa fordonsmodeller.

Lastbilarnas konstruktion är i regel sådan, att en betydligt högre bärförmåga kunde tillåtas utan att trafiksäkerheten på grund av underredets hållbarhet eller bromsarnas effektivitet äventyras. Många av de vanligaste lastbilstyperna tillverkas för export till länder i t.ex. Sydamerika, där viktbegränsande stadganden är helt okända. Härav följer att en stark konstruktion är nödvändig men också att lastbilens egenvekt blir förhållandevis hög. Vid typbesiktning av en sådan bil i de nordiska länderna kommer bärförmågan att begränsas på grund av de snäva bestämmelserna om axel- och boggietryck.

Under den senaste tiden har vid domstolarna förekommit ett flertal åtal på grund av konstaterad övervikt på lastbilar. I vissa fall har övervikten varit så stor att inte ens en ökning av axeltrycket enligt motionärernas förslag skulle medfört strafffrihet. Det kan också ifrågasättas om en ökning av axeltrycket och därmed bärförmågan medför bättre lönsamhet för godstransporterna. Tvärtom borde iakttagande av gällande

-2-

viktbegränsningar leda till flera transporter och därigenom större inkomster.

För långtradartrafiken kan däremot en ändring av axeltrycksbegränsningen medföra en bättre konkurrenskraft. Såsom redan nämntes finns det redan nu hamnområden i riket, för vilka lättnader beviljats. Också i Sverige kan långtradare utnyttja sådana vägar, på vilka ett högre axeltryck är tillåtet. På Åland torde Mariehamns stadsområde och vägen Mariehamn - Långnäs vara de vägvagnsnitt, på vilka ett högre axeltryck borde tillåtas för denna trafik. Den har icke större omfattning än att sådant tillstånd kan ges, utan att vägarnas och gatornas hållfasthet kommer i fara. Härför skulle en lagändring icke erfordras, då tillstånd också enligt gällande stadganden kan beviljas för landsbygden av landskapsstyrelsen och för stadens område av magistraten.

Utskottet har likväl stannat för att en höjning av axel- och boggietryck redan nu kan medgivas i landskapslagen för alla lastbilar. Därvid borde gränser fastställas till de internationellt antagna 10 tons axeltryck och 16 tons boggietryck. En minoritet inom utskottet ville endast omfatta motionens syftemål beträffande långtradare, varvid lagändring icke hade erfordrats.

Utskottet förutsätter samtidigt att övervakningen av trafiken blir möjligast effektiv. Uppenbarligen har de skador, som nu uppstått på vägarna på grund av tung trafik, i mycket stor utsträckning varit en följd av att bestämmelserna om axel- och boggietryck ganska allmänt ansetts alltför stränga och därför negligerats. Måhända måste också tillfälliga begränsande bestämmelser utfärdas under sådana tider, då vägarna på grund av väderleksförhållandena är ömtåliga, i större utsträckning än hittills varit fallet. Men ändringen medför också ett bättre utnyttjande av lastbilsparken under sommaren då transportbehovet är stort. Under en torr sommar är risken för skador på vägarna mindre än under höst och vår.

Med hänvisning till det ovan anförda får utskottet vördsamt föreslå,  
att Landstinget måtte antaga lagförslaget sålydande:

L a n d s k a p s l a g

angående ändring av landskapslagen om motorfordon i landskapet Åland.

I enlighet med Ålands landstings beslut ändras 36 § 1 och 2 mom. landskapslagen den 4 december 1958 om motorfordon i landskapet Åland (25/58) 1 mom. sådant det lyder i landskapslagen den 6 juli 1966 (35/66) och 2 mom. sådant det lyder i landskapslagen den 27 juni 1967 (28/67), såsom följer:

-3-

36 §.

1. Bil må icke framföras på väg, om dess eller därtill kopplat fordons i enlighet med i 14 § fastställda eller i registret antecknade axeltryck överstiger 10 ton eller boggietryck 16 ton eller dess största bredd 2,50 meter.

2. Totalvikten av bil eller därtill kopplat fordon må icke överskrida 15 ton, då fordonet är försett med två axlar, eller 21 ton, då fordonet såsom bakre axel har tvåaxlad boggie; ej heller må bilens och därtill kopplat fordons sammanräknade totalvikt överstiga den vikt, som erhålles genom ökning av 21 ton med 125 kilogram för varje påbörjat tiotal centimeter, varmed avståndet mellan fordonskombinationens yttersta axlar överskrider fyra meter, likväl med ytterligare beaktande av vad om koppling av fordon till bil är särskilt stadgat.

-----

Denna landskapslag träder i kraft den 1 september 1971. ÄNdring i motorfordonsregistret må dock därförinnan införas med stöd av denna lag. Ägare eller innehavare av bil, som anhåller om ändring av de i motorfordonsregistret antecknade uppgifterna om bilens bärförmåga bör för trafikinspektören styrka, att bilens konstruktion tillåter ökning av bärförmågan.

-----

Mariehamn, den 15 mars 1971.

På lagutskottets vägnar:

  
Nils Dahlman

  
Rolf Sundman.

Närvarande i utskottet: ordföranden Dahlman, viceordföranden Persson samt ledamöterna Curt Carlsson, Sundblom och Östling.