

Nr 111

Kungl. Maj:ts proposition till riksdagen med förslag till förordning om ändrad lydelse av 56 § 4 mom. vägtrafikförordningen den 28 september 1951 (nr 648); given Stockholms slott den 31 mars 1967.

Kungl. Maj:t vill härmed, under åberopande av bilagda utdrag av statsrådsprotokollet över kommunikationsärenden för denna dag, inhämta riksdagens yttrande över härvid fogade förslag till förordning om ändrad lydelse av 56 § 4 mom. vägtrafikförordningen den 28 september 1951 (nr 648).

GUSTAF ADOLF

Olof Palme

Propositionens huvudsakliga innehåll

I propositionen förordas en ordning med hastighetsbegränsningar differentierade efter olika vägars beskaffenhet. Det föreslås att 56 § 4 mom. vägtrafikförordningen ändras så att Kungl. Maj:t eller den myndighet Kungl. Maj:t bestämmer kan meddela allmänna föreskrifter om hastighetsbegränsning utan nuvarande inskränkning till viss tid. Vidare redovisas resultaten av de tillfälliga hastighetsbegränsningarna under de senaste åren.

Förslag
till
Förordning
om ändrad lydelse av 56 § 4 mom. vägtrafikförordningen den
28 september 1951 (nr 648)

Härigenom förordnas, att 56 § 4 mom. vägtrafikförordningen den 28 september 1951¹ skall erhålla ändrad lydelse på sätt nedan anges.

(Nuvarande lydelse)

(Föreslagen lydelse)

56 §.

4 m o m. På Konungen *ankommer att meddela de ytterligare föreskrifter angående högsta hastighet, som med hänsyn till särskilda förhållanden må för viss tid finnas påkallade beträffande riket i dess helhet eller del därav. Där annat icke angivits i föreskriften, innebär denna ej ändring av annan i denna förordning eller med stöd därav meddelad föreskrift om lägre hastighet.*

4 m o m. Konungen *eller den myndighet som Konungen bestämmer meddelar de allmänna föreskrifter om högsta hastighet på väg utom tätbebyggt område som kunna finnas påkallade. Om annat icke angivits i föreskriften, innebär den ej ändring av annan i denna förordning eller med stöd därav meddelad föreskrift om lägre hastighet.*

Denna förordning träder i kraft dagen efter den, då förordningen enligt därå meddelad uppgift utkommit från trycket i Svensk författningssamling.

¹ Senaste lydelse av 56 § 4 mom. se 1961:297.

Utdrag av protokollet över kommunikationsärenden, hållet inför Hans Maj:t Konungen i statsrådet på Stockholms slott den 31 mars 1967.

N ä r v a r a n d e:

Statsministern ERLANDER, ministern för utrikes ärendena NILSSON, statsråden STRÄNG, ANDERSSON, LANGE, KLING, EDENMAN, JOHANSSON, HOLMQVIST, ASPLING, PALME, SVEN-ERIC NILSSON, LUNDKVIST, GUSTAFSSON, GEIJER, ODHNOFF.

Chefen för kommunikationsdepartementet, statsrådet Palme, anmäler efter gemensam beredning med statsrådets övriga ledamöter fråga om *ändring i vägtrafikförordningen* och anför.

Inledning

De tillfälliga hastighetsbegränsningar i vägtrafiken som nu tillämpats i mer än sex år och som regelbundet föreskrivs för perioder med särskilt hög trafikintensitet eller med speciellt riskabla väglagsförhållanden har visat sig ha en mycket god effekt när det gäller att nedbringa antalet trafikolyckor, framför allt de svåra olyckorna. En av statens trafiksäkerhetsråd den 28 februari 1967 upprättad rapport om resultaten av dessa begränsningar redovisas i det följande.

Utvecklingen på fordonsteknikens område har medfört, att de flesta motorfordon numera har fartresurser som uppenbart inte kan nyttjas på vanliga vägar utan fara för trafiksäkerheten. Med den ökande trafiken har det blivit alltmer angeläget att, i likhet med vad som gäller bl. a. inom de flesta stater i USA, vid sidan av de s. k. lokala hastighetsbegränsningarna kunna meddela mera generella föreskrifter om den högsta hastighet som kan tillåtas för olika vägar. Den minskade spridning av hastigheterna som nås genom sådana föreskrifter har visat sig inte bara vara till fördel från trafiksäkerhetssynpunkt utan också leda till en bättre trafikavveckling.

Sådana hastighetsgränser måste på ett rationellt sätt anpassas efter vägarnas allmänna standard. Vissa utförda och pågående undersökningar inom väg- och vattenbyggnadsstyrelsen torde ge underlag för bedömning av lämpliga gränser för en stor del av vägnätet. Kompletterande uppgifter och undersökningar med speciell inriktning på den aktuella frågan är emel-

lertid nödvändiga. Om differentierade fartgränser skall kunna införas inom önskvärd tid är det angeläget att förberedelsearbetet påbörjas snarast. Härför fordras ett principiellt ställningstagande av Kungl. Maj:t och riksdagen.

Gällande bestämmelser

Enligt 46 § 1 mom. *vägtrafikförordningen den 28 september 1951 (nr 648)* — VTF — skall fordons hastighet anpassas till vad trafiksäkerheten och behörig hänsyn till omständigheterna kräver. Särskilt åligger det förare av fordon att hålla en med hänsyn till förhållandena tillräckligt låg hastighet i vissa uppräknade fall, som återspeglar situationer där sikten kan antas skymd eller förhållandena i övrigt påbjuder särskild försiktighet.

Bestämda hastighetsgränser gäller enligt förordningen dels för vissa tyngre fordon och fordonskombinationer, dels för fordon i allmänhet vid färd inom tätbebyggt område, dels för vissa fordon med band eller med hjul av hårt material. Bestämmelserna återfinns i 56 § 1—3 mom. VTF och innebär bl. a., att buss eller lastbil med totalvikt över 3,5 ton inte får föras med högre hastighet än 90 km i timmen på motorväg och i övrigt 70 km i timmen, samt att fordons hastighet inom tätbebyggt område inte får överstiga 50 km i timmen.

Enligt 56 § 4 mom. VTF ankommer det på Kungl. Maj:t att meddela de ytterligare föreskrifter angående högsta hastighet som med hänsyn till särskilda förhållanden kan finnas påkallade för viss tid beträffande riket i dess helhet eller del därav. Om sådan föreskrift ej anger annat, innebär den inte ändring av annan i VTF eller med stöd därav meddelad föreskrift om lägre hastighet. De s. k. tillfälliga hastighetsbegränsningarna har meddelats med stöd av denna bestämmelse. Detta gäller inte de föreskrifter som utfärdats om begränsad hastighet i anslutning till övergången till högertrafik. Dessa har meddelats efter särskilt beslut av riksdagen. I det följande ges en närmare redogörelse för utfärdade bestämmelser om tillfällig hastighetsbegränsning.

Bestämmelserna i 56 § 1—3 mom. VTF och föreskrifter som utfärdats med stöd av 4 mom. gäller enligt 5 mom. inte utryckningsfordon och andra fordon i vissa situationer av nödkaraktär. Undantag från hastighetsbestämmelserna kan också meddelas av vissa myndigheter genom s. k. lokala trafikföreskrifter enligt 61 § VTF eller genom dispenser för särskilt ändamål med stöd av 63 § VTF. Lokal trafikföreskrift rörande färdhastighet meddelas alltid av länsstyrelse. Hastighetsgränser som Kungl. Maj:t bestämt med stöd av 56 § 4 mom. VTF får inte höjas genom lokal trafikföreskrift.

De tillfälliga hastighetsbegränsningarna

Kungörelser om hastighetsbegränsning för motorfordon har utfärdats den 9 december 1960 (nr 637), den 3 mars 1961 (nr 31), den 28 april 1961 (nr 86), den 2 juni 1961 (nr 158), den 16 augusti 1961 (nr 454), den 24 november 1961 (nr 524), den 16 februari 1962 (nr 32), den 16 november 1962 (nr 567), den 15 mars 1963 (nr 39), den 3 maj 1963 (nr 104), den 8 november 1963 (nr 554), den 28 februari 1964 (nr 28), den 10 april 1964 (nr 83), den 14 maj 1964 (nr 132), den 29 maj 1964 (nr 410), den 20 november 1964 (nr 714), den 21 maj 1965 (nr 156) och den 13 maj 1966 (nr 214).

I bestämmelserna har följande hastighetsgränser föreskrivits under angivna tider.

22/12 1960 t. o. m. 9/1 1961	— 80 km/tim.
29/3 t. o. m. 5/4 1961	— 90 km/tim.
19/5 t. o. m. 24/5 1961	— 90 km/tim.
22/6 t. o. m. 12/7 1961	— 90 km/tim.
1/9 t. o. m. 11/9 1961	— 90 km/tim.
22/12 1961 t. o. m. 8/1 1962	— 80 km/tim.
18/4 t. o. m. 2/5 1962	— 100 km/tim.
8/6 t. o. m. 25/6 1962	— 90 km/tim.
13/7 t. o. m. 31/7 1962	— 90 km/tim.
17/8 t. o. m. 3/9 1962	— 100 km/tim.
21/12 1962 t. o. m. 7/1 1963	— 80 km/tim.
10/4 t. o. m. 17/4 1963	— 90 km/tim.
31/5 t. o. m. 3/6 1963	— 90 km/tim.
20/6 t. o. m. 23/6 1963	— 90 km/tim.
fredagar, lördagar och söndagar under tiden 28/6 t. o. m. 4/8 1963	— 90 km/tim.
20/12 1963 t. o. m. 6/1 1964	— 80 km/tim.
25/3 t. o. m. 1/4 1964	— 90 km/tim.
15/5 t. o. m. 18/5 1964	— 90 km/tim.
18/6 t. o. m. 21/6 1964	— 90 km/tim.
3/7 t. o. m. 2/8 1964	— 90 km/tim.
fredagar, lördagar och söndagar under tiden 7/8 t. o. m. 30/8 1964	— 100 km/tim.
11/12 1964 t. o. m. 10/1 1965	— 80 km/tim.
14/4 t. o. m. 21/4 1965	— 90 km/tim.
4/6 t. o. m. 7/6 1965	— 90 km/tim.
24/6 t. o. m. 27/6 1965	— 90 km/tim.
2/7 t. o. m. 1/8 1965	— 90 km/tim.
29/10 t. o. m. 28/11 1965	— 90 km/tim.
17/12 1965 t. o. m. 9/1 1966	— 80 km/tim.
1/4 t. o. m. 13/4 1966	— 90 km/tim.
27/5 t. o. m. 30/5 1966	— 90 km/tim.
23/6 t. o. m. 31/7 1966	— 90 km/tim.
fredagar, lördagar och söndagar under tiden 1/8 t. o. m. 31/8 1966	— 100 km/tim.

1/11 t. o. m. 30/11 1966	—	90 km/tim.
16/12 1966 t. o. m. 8/1 1967	—	80 km/tim.
17/3 t. o. m. 29/3 1967	—	90 km/tim.
12/5 t. o. m. 15/5 1967	—	90 km/tim.
22/6 t. o. m. 31/7 1967	—	90 km/tim.

Med undantag för begränsningen vid årsskiftet 1962/1963 har hastighetsbegränsningarna från och med april 1962 inte gällt vid färd på motorväg.

I skrivelse den 15 december 1966, nr 367 (prop. 1966: 133; L³U 56) har riksdagen bemyndigat Kungl. Maj:t att besluta om de hastighetsbegränsningar som är påkallade av övergången till högertrafik. Därefter har i kungörelsen den 13 januari 1967 (nr 8) om övergången till högertrafik och hastighetsbegränsning m. m. i samband därmed föreskrivits vissa hastighetsgränser för motorfordon. Under tiden fr. o. m. den 1 augusti 1967 intill tidpunkten för övergången den 3 september 1967 kl. 5 gäller gränsen 90 km/tim. Den avser inte färd på motorväg. Därefter intill dess annat bestäms får motorfordon inte föras med högre hastighet än 40 km/tim., där hastigheten vid övergången är begränsad till 50 km/tim. enligt 56 § 2 mom. VTF eller lokal trafikföreskrift, 90 km/tim. på motorväg samt i övrigt 60 km/tim. t. o. m. den 5 september 1967 och därefter 70 km/tim.

Fram till sommaren 1964 hade de tillfälliga hastighetsbegränsningarna karaktär av försök. Under åren 1961 och 1962 planlades de och studerades under särskilda observationsperioder av 1961 års trafiksäkerhetskommitté. Från och med påskhelgen 1963 har effekten av begränsningarna statistiskt följts upp och materialet bearbetats inom statens trafiksäkerhetsråd enligt Kungl. Maj:ts särskilda uppdrag. Resultatet av försöken redovisas utförligt i prop. 1964: 132. I propositionen konstaterade föredragande departementschefen, att man i hastighetsbegränsningarna funnit ett effektivt medel att nedbringa antalet olyckor i trafiken. Bestämmelserna i 56 § 4 mom. VTF, enligt vilka det ankommer på Kungl. Maj:t att när särskilda förhållanden påkallar det föreskriva hastighetsbegränsning för viss tid, infördes enligt uttalanden vid dess tillkomst för att möjliggöra en försöksverksamhet. Mot bakgrund av de vunna erfarenheterna tog departementschefen upp frågan om hastighetsbegränsningarnas användning och föreslog, att institutet i fortsättningen så länge trafikbilden är väsentligen oförändrad skulle utnyttjas regelbundet i trafiksäkerhetens intresse. Riksdagen bereddes i propositionen tillfälle att avge yttrande över vad sålunda och i övrigt anförts om tillämpningen framdeles av 56 § 4 mom. VTF. På hemställan av tredje lagutskottet anmälde riksdagen (L³U 32; Rskr 182) att den inte funnit anledning till erinran mot propositionen.

Statens trafiksäkerhetsråd har i enlighet med sitt uppdrag fortlöpande ingett rapporter till Kungl. Maj:t om verkningarna av de hastighetsbegränsningar som gällt. I februari i år har rådet upprättat en sammanställ-

ning av de resultat angående olycksutvecklingen som kommit fram genom rådets undersökningar avseende åren 1963—1966. Till sammanställningen hör vissa diagram som torde få fogas till statsrådsprotokollet i detta ärende som *bilaga 1—3*. Rådets sammanfattande rapport innehåller även kommentarer till diagrammen och återges här.

Trafiksäkerhetsrådets rapport

S o m m a r p e r i o d e r

1963

Observationsperioden omfattar tiden den 15 maj—den 15 september.

Olycksfrekvensen — medelantalet olyckor per dygn — var under de begränsade veckosluten 17 % lägre än under de veckoslut i juni och augusti då fri fart rådde. Motsvarande minskning för de svåra olyckorna, dvs. olyckor med dödlig eller annan svår personskada, var 27 %. Dessa värden bör ses mot bakgrunden av att trafikarbetet (dvs. antalet fordonskilometer — sammanlagda färdsträckan för alla motorfordon — per tidsenhet) under de hastighetsbegränsade veckosluten var 18 % större än under de ej hastighetsbegränsade.

Olycksminskningen var störst på riksvägar och genomgående länsvägar.

1964

Observationsperioden omfattar tiden den 15 maj—den 30 september.

Medelantalet olyckor per dygn var 5 % lägre under de till 90 km/tim. hastighetsbegränsade veckoslutsdagarna (fredag—söndag) i juli än under ej hastighetsbegränsade veckoslutsdagar i juni och september. För riksvägar och genomgående länsvägar var motsvarande olycksreduktion 10 resp. 21 %. För de svåra olyckorna var reduktionen 18 %. Trafikarbetet på riksvägarna var samtidigt 27 % större under de till 90 km/tim. hastighetsbegränsade veckoslutsdagarna än under de ej hastighetsbegränsade.

Under de hastighetsbegränsade vardagarna (måndag—torsdag) var för hela vägnätet medelantalet olyckor per dygn 5 % större än under de vardagar utan hastighetsbegränsning i augusti med vilka jämförelser gjorts. För riksvägarna var medelantalet olyckor per dygn detsamma såväl under de hastighetsbegränsade vardagarna som under de vardagar då fri fart rådde. Samtidigt var medelantalet olyckor med personskada på dessa vägar 7 % lägre under de förstnämnda dagarna. För de svåra olyckorna var motsvarande reduktion 57 %.

Trafikarbetet på riksvägnätet var vidare 29 % större under de fartbegränsade vardagarna än under vardagarna med fri fart.

Under de till 100 km/tim. hastighetsbegränsade veckoslutsdagarna var medelantalet olyckor per dygn 5 % lägre än under veckoslutsdagarna med fri fart. Olycksreduktionen var störst (16 %) på de större vägarna — riks-

vägar och genomgående länsvägar — samt för de svåra olyckorna (20 %). Samtidigt var trafikarbetet på riksvägnätet under de till 100 km/tim. hastighetsbegränsade veckoslutsdagarna 13 % större än under de veckoslutsdagar då farten var fri.

1965

Observationsperioden omfattar månaderna juni—augusti.

Medelantalet olyckor per dygn var 7 % lägre under de hastighetsbegränsade veckoslutsdagarna än under de veckoslutsdagar i juni och augusti då farten var fri. För olyckor på de större vägarna och för svåra olyckor var motsvarande tal 17 resp. 22 %. Trafikarbetet på riksvägnätet var 14 % större under de till 90 km/tim. hastighetsbegränsade veckoslutsdagarna än under veckoslutsdagarna med fri fart.

Under de hastighetsbegränsade vardagarna var medelantalet olyckor per dygn på hela vägnätet ca 5 % större än under de ej hastighetsbegränsade vardagarna i juni och augusti. På riksvägarna däremot var antalet olyckor per dygn 17 % lägre under de förstnämnda dagarna. För de svåra olyckorna på riksvägnätet var motsvarande reduktion 25 %. Antalet olyckor bör vidare ses mot bakgrunden av att trafikarbetet på riksvägnätet var 23 % större under de hastighetsbegränsade vardagarna än under vardagar med fri fart.

1966

Observationsperioden omfattar månaderna maj—augusti.

Medelantalet personskadeolyckor per dygn var under de hastighetsbegränsade veckoslutsdagarna något större än under motsvarande dagar med fri fart i maj och juni. För samtliga personskadeolyckor var skillnaden 10 % och för de svåra olyckorna 5 %. På de största vägarna (europavägar och övriga riksvägar) var däremot motsvarande olycksfrekvens lägre — för samtliga olyckor med personskada 17 % och för de svåra olyckorna 22 % lägre — under de hastighetsbegränsade dagarna. Vidare var trafikarbetet på riksvägnätet 25 % större under dagar med hastighetsbegränsning än under dagar utan sådan begränsning.

För de olyckor som inträffade på vardagar minskade det dagliga antalet olyckor med personskada med 8 % från de vardagar i juni och augusti då farten var fri till vardagar med hastighetsbegränsning. Även för de svåra olyckorna var reduktionen 8 %. På riksvägarna inkl. europavägarna var motsvarande tal 10 resp. 7 %. Samtidigt var trafikarbetet på riksvägnätet under de till 90 km/tim. hastighetsbegränsade vardagarna 18 % större än under de vardagar då fri fart rådde.

Under de till 100 km/tim. begränsade veckoslutsdagarna i augusti var medelantalet personskadeolyckor per dygn betydligt större (25 %) än under de veckoslutsdagar då farten var fri. För europavägar och övriga riksvägar

var däremot olycksfrekvensen densamma under både de hastighetsbegränsade veckoslutsdagarna och de ej hastighetsbegränsade. Ökningen var störst för de svåra olyckorna. På hela vägnätet ökade sålunda medelantalet svåra olyckor per dygn med 43 % från veckoslutsdagar med fri fart till veckoslutsdagar då hastigheten var begränsad till 100 km/tim. För riksvägarna var motsvarande ökning 16 %. Hela den sistnämnda ökningen betingas av en ökning av antalet dödsolyckor. Trafikarbetet på riksvägnätet var under de hastighetsbegränsade veckoslutsdagarna 15 % större än under de veckoslutsdagar då farten var fri.

Diagram 1 och 2

I diagram 1 redovisas sammanfattningsvis olyckstalens (medelantalet olyckor per dygn) och trafikarbetets procentuella förändringar från perioder med fri fart (jämförelseperioderna) till perioder med hastighetsbegränsning till 90 km/tim. I diagram 2 redovisas motsvarande förändringar från perioder med fri fart till perioder då hastigheten var begränsad till 100 km/tim. I diagrammen har endast medtagits uppgifter för riksvägar. Skälet härtill är, att uppgifterna om trafikarbetet endast omfattar riksvägnätet.

En positiv (uppåtriktad) stapel visar, att antalet olyckor resp. trafikarbetet varit större under de hastighetsbegränsade perioderna än under de fartfria perioderna. En negativ (nedåtriktad stapel) visar det motsatta förhållandet. Av stapelns höjd framgår, hur mycket större/mindre (i procent räknat) olyckstalens resp. trafikarbetet under de hastighetsbegränsade perioderna varit i förhållande till motsvarande värden under frifartsperioderna. Som exempel kan nämnas, att man av diagram 1 kan utläsa, att trafikarbetet under de hastighetsbegränsade veckoslutsdagarna år 1963 var 18 % större än trafikarbetet under de veckoslutsdagar utan hastighetsbegränsning med vilka jämförelser gjorts.

Av diagram 1 framgår, att det genomsnittliga antalet olyckor per dygn genomgående varit lägre under de perioder då hastighetsbegränsning till 90 km/tim. rått än under de perioder med fri fart med vilka jämförelser gjorts. Olycksminskningen har i allmänhet varit större för svåra olyckor (olyckor med dödlig eller annan svår personskada) än för övriga olyckor. Samtidigt har trafikarbetet genomgående varit större under perioder med hastighetsbegränsning än under de jämförelseperioder då fri fart rått.

Det bör vid läsningen av diagrammen beaktas, att omfattningen av de hastighetsbegränsade perioderna varierat från år till år och att jämförelseperioderna inte är desamma för samtliga år.

Noteras bör också att omläggningen av den officiella statistiken den 1 januari 1966 medfört, att olycksmaterialet för år 1966 i flera avseenden skiljer sig från olycksmaterialet för tidigare år. Bland annat redovisas fr. o. m. år 1966 endast sådana olyckor, som medfört personskada och vidare har definitionen på svår personskada ändrats.

Någon jämförelse av hastighetsbegränsningarnas kvantitativa effekt på olyckstalen åren emellan kan därför inte göras. Det bör vidare beaktas att värdena för de svåra olyckorna (olyckor med dödlig eller annan svår personskada; O_3) grundar sig på relativt små tal.

Av diagram 2 framgår, att olycksutvecklingen under de till 100 km/tim. hastighetsbegränsade veckoslutsdagarna inte varit entydig för de två år då sådan hastighetsbegränsning gällt. År 1964 var, för olyckor av alla svårighetsgrader, medelantalet olyckor per dygn betydligt lägre under de veckoslutsdagar då hastigheten var begränsad till 100 km/tim. än under de veckoslutsdagar utan hastighetsbegränsning med vilka jämförelser gjorts. År 1966 däremot var medelantalet personskadeolyckor per dygn under de hastighetsbegränsade veckoslutsdagarna av ungefär samma storleksordning som under veckoslutsdagarna med fri fart samtidigt som medelantalet svåra olyckor var betydligt större under de förstnämnda dagarna. Den sistnämnda skillnaden betingas helt av en ökning av antalet dödsolyckor.

Trafikarbetet var, båda de berörda åren, större under de hastighetsbegränsade veckoslutsdagarna än under de veckoslutsdagar då fri fart rådde.

Jul- och nyårsperioder

1963/64

Olycksutvecklingen för den hastighetsbegränsade perioden jämfördes med olycksutvecklingen för perioderna den 1—19 december 1963 och den 7—31 januari 1964 då farten var fri.

Medelantalet olyckor per dygn var under lördagar och söndagar för det totala vägnätet 38 % lägre under den hastighetsbegränsade perioden än under de ej hastighetsbegränsade jämförelseperioderna. För riksvägarna var motsvarande värde 44 %.

Även för vardagarna (måndag—fredag) var medelantalet olyckor per dygn lägre (11 %) under den hastighetsbegränsade perioden. För personskadeolyckorna resp. olyckorna på riksvägar var denna tendens ännu mer markerad.

Nu nämnda olyckstal bör ses mot bakgrunden av att trafikarbetet på riksvägnätet för lördagar och söndagar var 10 % mindre under den hastighetsbegränsade perioden än under den första jämförelseperioden och för vardagar 7 % större. Trafikdata för den andra jämförelseperioden saknas.

1964/65

Olycksutvecklingen för den hastighetsbegränsade perioden jämfördes med olycksutvecklingen för perioderna med fri fart den 1—10 december 1964 och den 11—31 januari 1965.

Medelantalet olyckor var genomgående lägre under de hastighetsbegränsade dagarna än under de ej hastighetsbegränsade.

För lördagar och söndagar var medelantalet olyckor per dygn 45 % lägre under dagar med hastighetsbegränsning än under dagar med fri fart. Motsvarande tal för riksvägarna var något lägre eller 35 %. För olyckor med dödlig eller annan svår personskada — svåra olyckor — var differensen i olyckstal mellan hastighetsbegränsade och ej hastighetsbegränsade dagar särskilt markant.

På riksvägarna var sålunda medelantalet svåra olyckor 50 % lägre under de hastighetsbegränsade lördagarna och söndagarna än under motsvarande dagar med fri fart. Samtidigt var trafikarbetet på riksvägnätet i stort sett detsamma under de hastighetsbegränsade och de ej hastighetsbegränsade lördagarna och söndagarna.

Även för vardagarna var medelantalet olyckor per dygn lägre under den hastighetsbegränsade perioden än under jämförelseperioderna.

På riksvägarna minskade sålunda medelantalet olyckor per dygn med 28 % från vardagar med fri fart till vardagar med hastighetsbegränsning. För olyckor med personskada och för svåra olyckor var motsvarande olycksreduktion 20 resp. 24 %.

Trafikarbetet på riksvägnätet under de hastighetsbegränsade vardagarna var vidare 13 % större än under de vardagar då farten var fri.

1965/66

Som jämförelseperioder till den hastighetsbegränsade perioden valdes de dagar i december 1965 (den 1—16 december) och de dagar i januari 1966 (den 10—31 januari) då fri fart rådde.

Medelantalet personskadeolyckor per dygn var för hela vägnätet genomgående lägre under de hastighetsbegränsade veckoslutsdagarna än under de ej hastighetsbegränsade. På riksvägarna var sålunda medelantalet personskadeolyckor per dygn under de hastighetsbegränsade veckoslutsdagarna 29 % lägre än under veckoslutsdagar med fri fart. Nedgången i olyckstal var ännu mer påtaglig för de svåra olyckorna — på riksvägarna 43 %.

Under de hastighetsbegränsade veckoslutsdagarna var trafikarbetet på riksvägarna obetydligt mindre än under de veckoslutsdagar då farten var fri.

För vardagarna var medelantalet personskadeolyckor per dygn under den hastighetsbegränsade perioden i stort sett detsamma som under jämförelseperioderna med fri fart. Detta förhållande bör ses mot bakgrunden av att trafikarbetet på riksvägarna under de hastighetsbegränsade vardagarna var drygt 21 % större än under vardagar med fri fart.

Diagram 3

I diagram 3 sammanfattas för berörda jul- och nyårsperioder de procentuella förändringarna i medelantal olyckor per dygn och i trafikarbete från dagar med fri fart till dagar med hastighetsbegränsning. Uppgifterna avser förhållandena på riksvägnätet.

Av diagrammet framgår, att medelantalet olyckor per dygn nästan genomgående varit lägre under de hastighetsbegränsade dagarna än under de dagar då fri fart rått. Enda undantaget från denna tendens utgör olycksutvecklingen under de hastighetsbegränsade vardagarna i samband med jul- och nyårshelgerna 1965/66. Under dessa dagar var medelantalet olyckor per dygn av ungefär samma storleksordning som under de ej hastighetsbegränsade vardagar med vilka jämförelser gjorts. Olycksminskningen har vidare som regel varit något större för personskadeolyckorna och för de svåra olyckorna än för övriga olyckor.

Trafikarbetet under veckoslutsdagarna har varit av ungefär samma storleksordning under både de hastighetsbegränsade och ej hastighetsbegränsade dagarna. Under vardagarna däremot har trafikarbetet varit större de dagar då hastighetsbegränsning rått än de dagar då farten varit fri.

Av samma skäl, som tidigare nämnts, bör jämförelser åren emellan av den kvantitativa effekten på olyckstalen inte göras.

P å s k p e r i o d e r

De tre första årens hastighetsbegränsningar omfattade vardera åtta dagar och jämförelser har gjorts med de åtta dagar som närmast föregått begränsningsperioderna samt de på dessa perioder närmast följande åtta dagarna. Då antalet olyckor, som inträffat under de berörda perioderna, varit relativt begränsat, har någon fördelning av olyckstalen på veckoslutsdagar resp. vardagar och på vägtyper inte gjorts.

Under år 1963 var antalet olyckor under den hastighetsbegränsade perioden knappt 10 % större än antalet olyckor under jämförelseperioderna, medan för åren 1964 och 1965 olyckstalen under den förstnämnda perioden låg något lägre än olyckstalen under jämförelseperioderna. Även personskadeolyckorna visade en liknande tendens.

Nu nämnda förändringar i olyckstal skall ses mot bakgrunden av att trafikarbetet på riksvägnätet i genomsnitt var 40 % större under de hastighetsbegränsade påskperioderna än under jämförelseperioderna.

Hastighetsbegränsningen år 1966 omfattade en längre tidrymd — 13 dagar — än vad som var fallet vid tidigare års påskhelger. Olyckstalen under den hastighetsbegränsade perioden har jämförts med olyckstalen under två lika långa kontrollperioder, den ena före, den andra efter påskhelgen. Båda dessa perioder har liksom påskperioden börjat en fredag och slutat en onsdag.

Under den hastighetsbegränsade påskperioden inträffade i genomsnitt 17 % färre personskadeolyckor än under de båda jämförelseperioderna, trots att trafikarbetet under påsken var 26 % större än under dessa perioder.

Med undantag för år 1963 har således olyckstalen under de hastighetsbe-

gränsade påskperioderna varit lägre än olyckstalen under de fartfria perioder med vilka jämförelser gjorts. Samtidigt har emellertid trafikarbetet under påskperioderna varit betydligt större än under jämförelseperioderna.

Höstperioder

1965

Olycksutvecklingen under den hastighetsbegränsade perioden den 29 oktober—den 28 november jämfördes med olycksutvecklingen under två kontrollperioder (den 15—28 oktober och den 29 november—den 16 december).

Medelantalet olyckor per dygn var på det totala vägnätet 1,5 % lägre under de hastighetsbegränsade veckoslutsdagarna än under de ej hastighetsbegränsade. För riksvägarna var motsvarande värde 14 %.

För de svåra olyckorna var motsvarande differenser större — 28 resp. 35 %.

Samtidigt var trafikarbetet i stort sett detsamma under de hastighetsbegränsade och de ej hastighetsbegränsade veckoslutsdagarna.

För vardagarna var medelantalet olyckor per dygn genomgående lägre under de hastighetsbegränsade dagarna än under de ej hastighetsbegränsade. På hela vägnätet minskade sålunda olyckorna med 28 % och på riksvägarna med 41 % från vardagar med fri fart till vardagar med hastighetsbegränsning.

Samtidigt minskade de svåra olyckorna med 18 % på hela vägnätet och med 47 % på riksvägarna.

Trafikarbetet på riksvägarna var under de hastighetsbegränsade vardagarna ca 5 % större än under motsvarande dagar med fri fart.

1966

Som jämförelseperiod till november har valts senare hälften av oktober (den 17—31 oktober) och första hälften av december (den 1—15 december).

För de hastighetsbegränsade veckoslutsdagarna var medelantalet personskadeolyckor per dygn 28 % lägre än under dagar med fri fart. För riksvägarna var motsvarande minskning 48 %. Samtidigt minskade medelantalet svåra olyckor per dygn med 47 % på hela vägnätet och med 61 % på riksvägarna.

Under de hastighetsbegränsade vardagarna var medelantalet personskadeolyckor per dygn 14 % lägre än under de vardagar då farten var fri. För de svåra olyckorna var motsvarande tal 32 %. På riksvägarna minskade medelantalet personskadeolyckor per dygn med 14 % från vardagar med fri fart till vardagar med hastighetsbegränsning och medelantalet svåra olyckor med 34 %.

Under hösten år 1966 företogs en omläggning av trafikräkningarna i samband med den uppföljning av olycksutvecklingen som skall ske inför övergången till högertrafik och som påbörjades under hösten. Denna omläggning har krävt en serie kontroller, bl. a. för bestämmande av olika estimatorer, som visat sig bli mycket tidsödande. Trafikdata för novemberperioden år 1966 föreligger därför ännu ej.

Rådets sammanfattning och slutsatser

De tillfälliga hastighetsbegränsningarna i motortrafiken under åren 1963—1966 har, som framgått av nu redovisade data, praktiskt taget genomgående följts av en minskad olycksfrekvens. Minskningen har som regel varit störst för de svåra olyckorna och på de större vägarna — europavägar och övriga riksvägar.

Vid de flesta tillfällena har trafikarbetet varit betydligt större under de hastighetsbegränsade perioderna än under de perioder utan hastighetsbegränsning med vilka jämförelser gjorts. Skillnader i trafikarbete har inte i något fall kunnat förklara de uppkomna skillnaderna i olyckstal. Man har inte heller vid något tillfälle kunnat konstatera, att nedgången i olyckstal skulle ha berott på skillnader i väglag eller väderleksförhållanden. Nedgången i olyckstal under tiden för de tillfälliga hastighetsbegränsningarna måste därför ses som en effekt av dessa begränsningar.

Departementschefen

I en tidigare för värriksdagen framlagd proposition om inrättande av statens trafiksäkerhetsverk, m. m. (prop. 55) har jag redogjort för en rad omfattande åtgärder som vidtagits under senare år för att förbättra säkerheten i vägtrafiken. Vidare har jag lämnat en översikt över olika åtgärder som övervägs f. n. De många reformer som genomförts och de som nu är aktuella får ses som viktiga led i ett långsiktigt trafiksäkerhetsarbete på bred front. Den arbetsgrupp för trafiksäkerhetsfrågor som tillsatts inom departementet har som en av sina viktigaste uppgifter att utarbeta förslag till ett samlat handlingsprogram för det kommande trafiksäkerhetsarbetet.

I propositionen om trafiksäkerhetsverket tillkännagav jag också min avsikt att framlägga förslag angående differentierade fartgränser för fordon med hänsyn till beskaffenheten av olika vägar. En utgångspunkt för mina överväganden i denna fråga är resultaten av de tillfälliga hastighetsbegränsningarna. Verkningsarna av dessa har följts upp och studerats särskilt omsorgsfullt. Den rapport från statens trafiksäkerhetsråd som jag förut återgett visar, att de haft en mycket god inverkan på trafiksäkerheten. De tendenser i olycksutvecklingen under fartgränsperioderna, särskilt markant när det gäller nedgången i antalet svåra olyckor, som redovisats i prop.

1964: 132, har i allt väsentligt befasts vid hastighetsbegränsningarna där-
efter. Det är givet att dessa erfarenheter inte omedelbart berättigar till slut-
satsen, att bestående hastighetsbegränsningar skulle ha en lika god kon-
tinuerlig effekt. Resultatet är ändå enligt min mening sådant att det mot
bakgrund av den alltjämt mycket allvarliga olycksstatistiken skulle vara
oförsvarligt att inte pröva denna metod i trafiksäkerhetsarbetet i större ska-
la. Det kan inte bli fråga om så låga fartgränser att några större olägenheter
för trafikanterna kan uppstå. Mindre olägenheter måste accepteras, om åt-
gårderna verkligen leder till att antalet dödade eller svårt skadade människor
i trafiken kan nedbringas.

Mera generella föreskrifter om högsta tillåten hastighet påkallas också av
att fartresurserna hos flertalet moderna motorfordon tillåter hastigheter som
vida överstiger dem, för vilka vägarna i allmänhet är tekniskt anpassade.
Med undantag för motorvägarna, som har en s. k. dimensionerande hastighet
av 120 km i timmen, är vårt vägnät med hänsyn till linjeföring och siktför-
hållanden inte till någon del byggt för hastigheter över 100 km i timmen.
Beräkning av dosering och av inbromsningssträckor på synlig del av vägban-
nan och över huvud taget utförandet i plan och profil sker normalt med ut-
gångspunkt när det gäller riksvägarna från hastigheten 100 km i timmen
och i fråga om länsvägarna från hastigheten 80 eller i vissa fall 60 km i tim-
men. Normerna revideras f. n. En betydande del av vägarna — och detta gäl-
ler samtliga typer av vägar — har emellertid ännu inte kunnat byggas
ut eller byggas om så att de motsvarar de nu gällande riktlinjerna.

De angivna hastigheterna kan på många vägsträckor under i övrigt trafik-
säkra förhållanden överskridas utan större fara. De hastigheter som kan
presteras står emellertid i sådant missförhållande till de angivna dimen-
sionerande hastigheterna för olika vägar att ett utnyttjande av dem alltid
måste innebära en betydande trafiksäkerhetsrisk. Mot fordonens prestanda
i och för sig kan inte göras någon invändning om deras tekniska beskaf-
fenhet i övrigt står i relation härtill. En god accelerationsförmåga kan ge
högre säkerhet i vissa trafiksituationer. Det måste emellertid förhindras,
att fordonsförare, som lätt invaggas i en falsk säkerhetskänsla genom
fordonets goda prestationsförmåga, kör med hastigheter som med hänsyn
till vägens tekniska beskaffenhet i själva verket är livsfarliga både för
honom själv och medtrafikanterna.

Jag vill erinra om att i de flesta stater i USA någon form av hastighets-
begränsning gäller för alla vägar, oftast med olika gränser för olika vägty-
per. Också motorvägarna är i allmänhet hastighetsbegränsade. I vissa fall
gäller dock en s. k. rekommenderad hastighet i stället för en maximihastig-
het. Inom Europa tilldrar sig frågan om införande av allmänna hastighets-
gränser ett ökande intresse. Försök med begränsningar i olika former har
inrapporterats från flera länder till en särskild expertgrupp inom OECD.
Det konstateras allmänt en tendens till minskning av antalet olyckor genom
begränsningarna. Man arbetar inom gruppen på att söka utforma enhetliga

normer för hur sådana experimentella studier bör läggas upp i fortsättningen. Med hänsyn till de jämförelsevis stora erfarenheterna i vårt land har det uppdragits åt den svenske experten att utarbeta förslag i ämnet.

Frågan om införande av en allmän hastighetsbegränsning har vid flera tillfällen behandlats av Kungl. Maj:t och riksdagen. En utförlig historik finns intagen i tredje lagutskottets utlåtande 1962:4. Frågan har fallit av olika skäl. Ett framträdande argument mot åtgärden har varit, att en generell gräns blir alltför schablonartad med hänsyn till den starkt varierande standarden på vägnätet. En gräns som är motiverad för många vägar måste för andra vägsträckor framstå som så obefogad att man kan vänta sig att trafikanternas respekt för hela systemet avtrubbas. Med hänvisning till de begränsade resurserna för trafikövervakning har det också ansetts omöjligt att kunna kontrollera efterlevnaden av en allmän hastighetsregel tillräckligt effektivt. Ett annat återkommande skäl mot en sådan regel har varit att den befarats leda till en ökning av framför allt antalet omkörningsolyckor.

En gradering av vägnätet med hänsyn såväl till vägkroppens uppbyggnad som trafikförhållandena i övrigt sker fortlöpande inom väg- och vattenbyggnadsstyrelsen. Det pågår också inom styrelsen en omfattande utredning angående sambandet mellan inträffade olyckor och vägens utformning och beskaffenhet. Materialet erhålles från polisen. Det bearbetas och kompletteras inom vägförvaltningarna efter angivna riktlinjer så att det skall kunna behandlas datamaskinellt. En vidareutveckling och speciell inriktning av sådana undersökningar bör inom inte alltför lång tid kunna ge ett gott underlag för införande av ett system med differentierade maximihastigheter. Av det tillgängliga materialet kan f. n. utläsas, att enhets hastigheter efter vägtyp inte fyller de krav som bör ställas. En differentiering måste med all sannolikhet gå längre och kan inte ske utan ytterligare skyltning. Detta är enligt min mening med hänsyn till den ökade trafiksäkerhet och förbättrade trafikavveckling som bör kunna uppnås inget avgörande skäl mot ett system med hastighetsgränser differentierade efter vägarnas beskaffenhet.

Övervakningen är självfallet ett utomordentligt betydelsefullt led vid genomförande av all trafiklagstiftning. Skälet mot hastighetsbegränsningarna att de inte skulle kunna övervakas i tillräcklig omfattning får emellertid mindre aktualitet, om en differentiering kan ske så att gränserna framstår som naturliga och befogade för trafikanterna.

Vad slutligen beträffar omkörningsolyckorna vill jag framhålla, att de tvärtemot vad som befarats har minskat under de hittills genomförda hastighetsbegränsningarna.

Som jag nämnt tidigare har förut meddelade bestämmelser om allmän hastighetsbegränsning utfärdats med stöd av 56 § 4 mom. VTF. Enligt denna bestämmelse ankommer det på Kungl. Maj:t att föreskriva hastighetsbegränsning under viss tid om särskilda förhållanden påkallar det. Efter särskilt beslut av riksdagen bestämmer Kungl. Maj:t de hastighetsgränser

som befinns påkallade genom övergången till högertrafik. I sistnämnda hänseende har som också nämnts förut utfärdats vissa föreskrifter som gäller intill dess annat bestäms. Vilka bestämmelser som kommer att senare meddelas med anledning av trafikomläggningen är inte möjligt att ange nu. Under alla förhållanden måste det för vägar utom tätbebyggt område bli fråga om en successiv höjning av hastighetsgränserna under en övergångstid. Det är enligt min uppfattning lämpligt att de utredningar inom väg- och vattenbyggnadsstyrelsen som jag förut berört fullföljs och vidareutvecklas så att ett system med differentierade fartgränser om möjligt kan prövas i anslutning till denna övergångsperiod. Systemet får därefter ytterligare finslipas. Det är givet att utvecklingen måste följas upp och att det material som blir tillgängligt bör bearbetas så att erfarenheterna snabbt och smidigt kan omsättas i nya eller ändrade regler. Om förslaget i prop. 1967: 55 till inrättande av en särskild trafiksäkerhetsmyndighet från den 1 januari 1968 bifalls, bör denna uppgift kunna organiseras på ett lämpligt sätt.

Mot bakgrund av det anförda föreslår jag sådan ändring av 56 § 4 mom. VTF att det ankommer på Kungl. Maj:t eller myndighet som Kungl. Maj:t bestämmer att meddela allmänna föreskrifter om högsta hastighet på väg utom tätbebyggt område utan inskränkning till viss tid. Eftersom sådana föreskrifter måste anpassas till en mera allmän standard på olika vägar förutsätter jag, att systemet med möjlighet för länsstyrelserna att meddela lokala trafikföreskrifter om färdhastighet bibehålls. På samma sätt som nu gäller i fråga om de tillfälliga allmänna hastighetsbegränsningarna bör hastigheten enligt lokala föreskrifter inte få sättas högre än de generella gränser som bestäms enligt 56 § 4 mom. i den lydelse som nu föreslås.

I enlighet med det anförda har inom kommunikationsdepartementet utarbetats förslag till *förordning om ändrad lydelse av 56 § 4 mom. vägtrafikförordningen den 28 september 1951 (nr 648)*.

Jag hemställer att Kungl. Maj:t genom proposition inhämtar riksdagens yttrande över förslaget.

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.

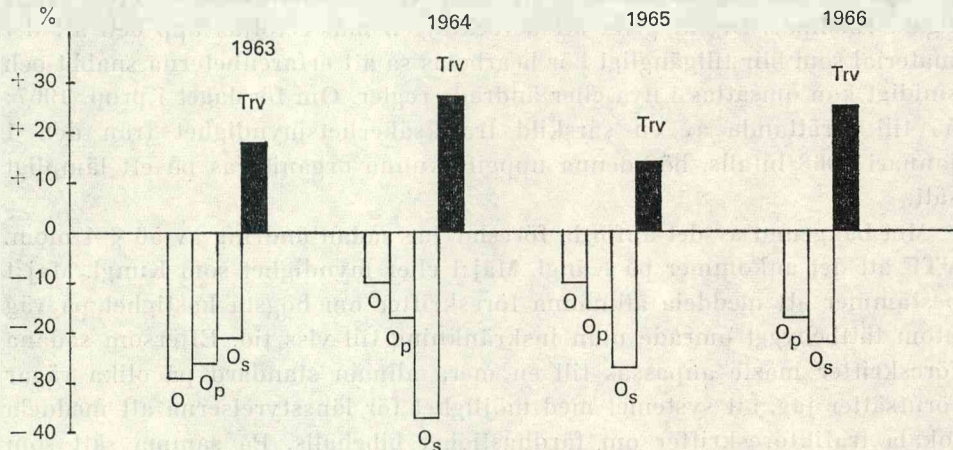
Ur protokollet:
Margit Edström

Diagram 1

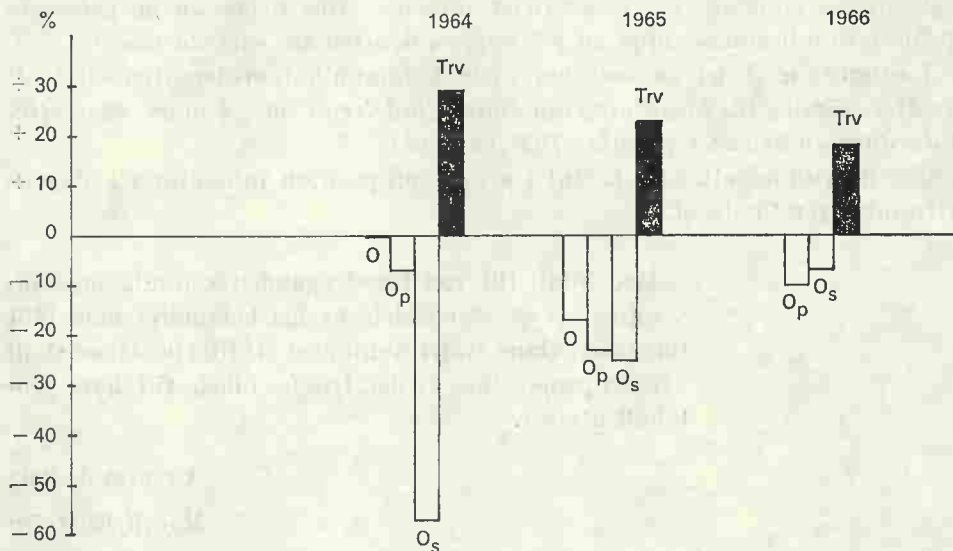
Sommarperioderna 1963—1966

Procentuell förändring i antal olyckor och trafikarbete på riksvägar från frifartsperioder (jämförelseperioder) till perioder med hastighetsbegränsning till 90 km/tim.

Veckoslutsdagar (fredag t. o. m. söndag, inkl. helgdagsaftnar och helgdagar)



Vardagar (måndag t. o. m. torsdag)



O: samtliga olyckor

Op: olyckor med personskada

Os: svåra olyckor (med svår personskada inkl. dödsolyckor)

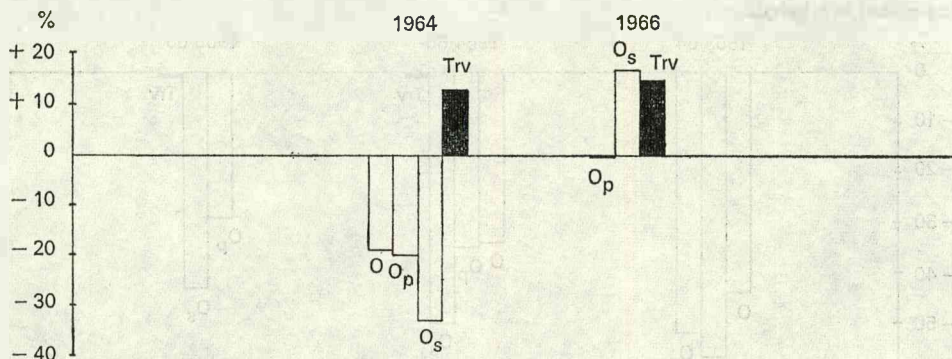
Trv: trafikarbete på riksvägar

Diagram 2

Sommarperioderna 1964 och 1966

Procentuell förändring i antal olyckor och trafikarbete på riksvägar från frifartsperioder (jämförelseperioder) till perioder med hastighetsbegränsning till 100 km/tim.

Veckoslutsdagar (fredag t. o. m. söndag)



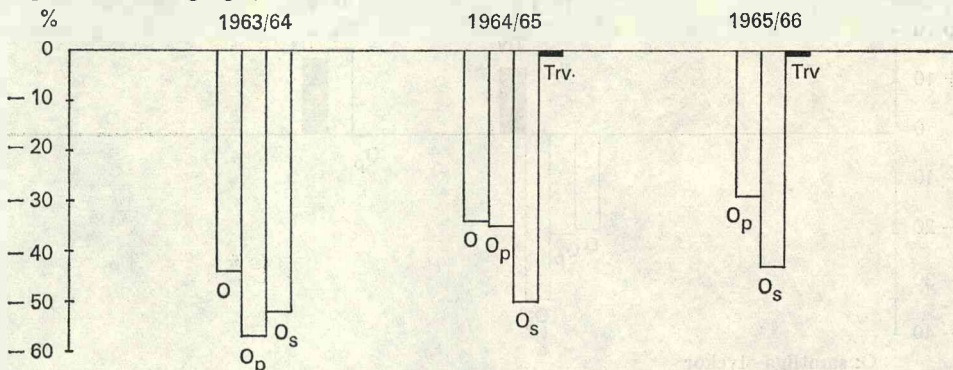
- O: samtliga olyckor
- Op: olyckor med personskada
- Os: svåra olyckor (med svår personskada inkl. dödsolyckor)
- Trv: trafikarbete på riksvägar

Diagram 3

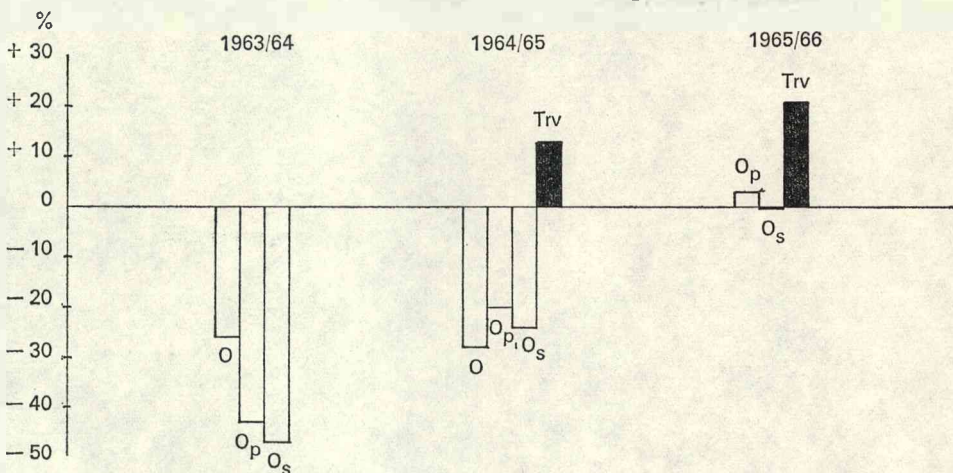
Jul- och nyårsperioderna 1963/64—1965/66

Procentuell förändring i antal olyckor och trafikarbete på riksvägar från frifartsperioder (jämförelseperioder) till perioder med hastighetsbegränsning till 80 km/tim.

Veckoslutsdagar (1963/64 och 1964/65 lördag—söndag; 1965/66 fredag t. o. m. söndag; inkl. helgdagsaftnar och helgdagar)



Vardagar (1963/64 och 1964/65 måndag t. o. m. fredag; 1965/66 måndag t. o. m. torsdag)



O: samtliga olyckor

Op: olyckor med personskada

Os: svåra olyckor (med svår personskada inkl. dödsolyckor)

Trv: trafikarbete på riksvägar