

## Nr 21.

Ankom till riksdagens kansli den 20 april 1940 kl. 2 e. m.

*Utlåtande i anledning av väckt motion angående begränsning av hastigheten för motorfordon.*

I en inom andra kammaren väckt, till lagutskott hänvisad motion, nr 192, vilken behandlats av andra lagutskottet, har herr *Ericsson* i Sörsjön *m. fl.* hemställt, att riksdagen måtte besluta att i skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla om sådan ändring i gällande vägtrafikstadga att motorfordon icke får framföras med större hastighet än 60 kilometer i timmen.

I motiveringen till berörda hemställan hava åberopats hänsyn till trafiksäkerheten och önskvärdheten av att använda motorfordon på ekonomiskt fördelaktigaste sätt, särskilt vid rådande knappa tillgång på motorbränsle. För närmare uppgifter härutinnan får utskottet hänvisa till motionen.

Enligt 24 § *vägtrafikstadgan den 23 oktober 1936* skall vid framförande av automobil hastigheten städse anpassas efter vad behörig hänsyn till andra vägfärdande och till trafiksäkerheten kräver och nödig försiktighet bjuder. Inom tätbebyggt område må omnibus eller lastautomobil icke framföras med högre hastighet än 40 kilometer i timmen och annorstädes ej med högre hastighet än 50 kilometer i timmen. Undantag från dessa bestämmelser har stadgats för ambulansbil eller automobil, som användes vid eldfara för brandväsendets räkning eller av brandkåren för beredande av hjälp vid eller till förhindrande av olycksfall eller av polisman eller tullman i brådskande tjänsteutövning eller av läkare vid brådskande sjukdomsfall. I fråga om största tillåtna hastigheten för motorecykel gäller enligt 26 § i tillämpliga delar vad som stadgats beträffande automobil.

Till belysande av de av motionärerna åberopade trafiksäkerhetssynpunkterna får utskottet lämna följande uppgifter.

Hastighetsbestämmelserna undergingo i samband med införandet av den nu gällande vägtrafikstadgan, vilken trädde i kraft den 1 januari 1937, högst betydande förändringar. Den viktigaste nyheten var borttagandet av föreskrifterna om viss maximihastighet för trafiken inom tätbebyggda områden med personautomobiler och motorecyklar. Ändringen föreslogs av 1936 års riksdag.

I 1930 års *vägtrafikstadga* fanns för automobiler och motorecyklar av olika slag ingen i siffror bestämd maximigräns för hastigheten vid färd på landsbygden. Vid färd inom tätbebyggt område med sådana fordon utgjorde

däremot högsta tillåtna farten 35 kilometer i timmen, dock kunde länsstyrelse respektive polismyndighet i stad, om trafikförhållandena det medgäve, förordna, att hastigheten finge höjas till högst 45 kilometer i timmen.

I proposition, nr 213, till 1936 års riksdag med förslag till motorfordonsförordning och vägtrafikstadga föreslogs en maximihastighet för automobiler och motoreyklar av olika slag av 40 kilometer i timmen vid färd inom tätbebyggt område.

Andra lagutskottet ansåg emellertid av skäl, som finnas angivna å sid. 122—124 i dess utlåtande, nr 55, att några föreskrifter om högsta medgivna fart icke borde meddelas för färd med dylika fordon inom tätbebyggt område.

Reservation anmäldes dels av herr Frändén m. fl., vilka i huvudsak anslöto sig till Kungl. Maj:ts förslag, dels ock av herr Lindhagen, vilken jämväl förordade »en viss normal högsta körhastighet för hela riket».

Riksdagens båda kamrar stannade med avseende å denna fråga i olika beslut, i det att första kammaren biföll utskottets förslag och andra kammaren den av herr Frändén m. fl. angivna reservationen. I sammanjämningsmemorial (nr 60) vidhöll utskottet sitt förslag och förklarade sig förutsätta, att vederbörande myndigheter i administrativ väg anmodades att ägna uppmärksamhet åt behovet av fartbegränsningar inom bebyggda områden samt att, där så erfordrades, meddela föreskrifter om sådana begränsningar. En ledamot reserverade sig. Riksdagen anslöt sig därefter till utskottets uppfattning.

En utförlig historik angående hastighetsbestämmelserna återfinnes i andra lagutskottets ovannämnda utlåtande nr 55.

I cirkulärskrivelse till samtliga länsstyrelser den 18 december 1936 har chefen för kommunikationsdepartementet fäst länsstyrelsernas uppmärksamhet på utskottets uttalande i ovannämnda memorial samt anhållit, att utlandet måtte bringas till vederbörande polismyndigheters kännedom.

Efter bemyndigande av Kungl. Maj:t tillkallade chefen för kommunikationsdepartementet den 11 december 1936 vissa sakkunniga, 1937 års sakkunniga rörande trafiksäkerheten. I sitt anförande till statsrådsprotokollet vid beslutet om tillkallande av dessa sakkunniga yttrade föredragande departementschefen, statsrådet Forslund, bland annat:

Den under senare år starkt ökade motorfordonstrafiken har gjort spörsmålet om trafiksäkerheten å våra vägar och gator till ett samhälleligt problem av växande betydelse. Nu ifrågavarande problem har icke av statsmakterna lämnats obeaktat. I syfte att tillgodose trafiksäkerheten hava bestämmelser utfärdats för reglerandet av väg- och gatutrafiken. Betydande kostnader hava nedlagts på tekniska anordningar, avsedda att direkt eliminera eller nedbringa riskerna. Särskilt är härvid att beakta det fortgående arbetet för friläggandet av plankorsningar mellan vägar och järnvägar. Vidare har genom statsbidrag understöd lämnats för upplysnings- och propagandaverksamhet till trafiksäkerhetens främjande, varjämte obligatorisk trafikundervisning föreskrivits för de allmänna skolorna.

Den omfattning, som olycksfallsfrekvensen trots dessa åtgärder erhållit,

synes mig motivera en mera allmän utredning i syfte att klarlägga de möjligheter, som stå till buds för åstadkommande av större säkerhet i trafiken och nedbringande av det stora antalet trafikolyckor.

Sedan 1937 års sakkunniga i ämnet den 4 mars 1939 på begäran entledigats från det dem meddelade uppdraget, har departementschefen samma dag uppdragit åt en särskild utredningsman att i enlighet med de av departementschefen i statsrådsprotokollet över kommunikationsärenden för den 11 december 1936 angivna riktlinjerna inom departementet biträda med fortsatt utredning rörande trafikolyckornas orsaker. Uppdraget beräknas bliva slutfört under år 1941.

Även vid 1937 års riksdag var frågan om färdhastigheten å vägarna föremål för prövning. Herr Lindhagen väckte då en motion, I: 197, i vilken hemställdes bland annat, »att Kungl. Maj:t måtte förebygga, att den fria farten — som är byggd på den ovetenskapliga uppfattningen, att alla bilförare trots människors olika begåvning och sinnelag iakttaga samma likriktade omdöme — ej vållar ytterligare massakrer på vägarna, samt i den mån så erfordras framlägga författningsförslag i ärendet.»

Andra lagutskottet, som behandlade motionen, hänvisade till att nyssnämnda särskilda sakkunniga då nyligen tillkallats och fann vid sådant förhållande anledning saknas att till Kungl. Maj:t göra framställning i det av motionären angivna hänseendet. Utskottet hemställde därför, att motionen icke måtte föranleda till någon riksdagens åtgärd, och riksdagen beslöt i enlighet härmed.

I förevarande sammanhang torde följande ur statistisk årsbok för 1939 hämtade uppgifter vara av intresse.

*Motortrafikolyckor åren 1936—1938.*

	1936	1937	1938
Olyckor med			
dödlig utgång .....	394	420	518
annan personskada .....	4,578	4,928	5,881
endast egendomsskada .....	7,410	8,780	9,955
Summa	12,382	14,128	16,354

Vad angår det av motionärerna påkallade hänsynstagandet till *trafikökonomien* och *behovet av bränslebesparing* må här till en början erinras om gällande bestämmelser angående tilldelning av bensin och lättbentyl för drivande av motorfordon. Enligt en den 1 september 1939 utfärdad kungörelse (Sv. förf.-saml. nr 588) med tillägg den 29 i samma månad (Sv. förf.-saml. nr 679) må icke någon utan särskilt tillstånd av polismyndigheten i den ort, där han är bosatt, annorledes än i yrkesmässig trafik framföra annan med bensin eller lättbentyl driven automobil än lastautomobil, ej heller motor

cykel, lättviktsmotorcykel, motorbåt eller luftfartyg. Vidare är genom *en den 6 september 1939 utfärdad kungörelse* (Sv. förf.-saml. nr 627) föreskrivet, att ingen må med flytande bränsle såsom drivmedel framföra lastautomobil eller traktor utan tillstånd av länsstyrelsen i det län, inom vilket fordonsinnehavaren är bosatt. Slutligen gäller enligt *en den 6 oktober 1939 given kungörelse* (Sv. förf.-saml. nr 699), att bensin som regel icke må för förbrukningsändamål försäljas eller annorledes överlätas till annan än den, vilken i den ordning kungörelsen stadgar tilldelats för inköp av bensin avsedda kuponger. Motorfordon må — med vissa undantag — icke framföras med bensin som drivmedel, med mindre innehavaren antingen tilldelats kuponger i form av inköpskort eller inköpshäfte eller ock av vederbörande länsstyrelse meddelats särskilt tillstånd till framförande av fordonet. För i yrkesmässig trafik nyttjad personautomobil eller omnibus tilldelas förbrukare kort i den omfattning, som av länsstyrelsen prövas motsvara behovet. I andra fall tilldelas förbrukare i regel kort endast i den omfattning, som är bestämd med hänsyn till behovets eller transporternas oundgänglighet. Vidare hava i kungörelsen intagits bestämmelser om utdelning av inköpshäften och tillståndsbevis. Ändringar i nyssnämnda författningar hava vid flera tillfällen gjorts. Vissa skärpningar i fråga om tilldelning av bensin eller lättbentyl hava vidtagits genom *en den 9 april 1940 utfärdad kungörelse* (Sv. förf.-saml. nr 194).

Den jämlikt Kungl. Maj:ts bemyndigande den 1 september 1939 tillsatta *bensin- och oljenämnden*, som enligt sin den 6 oktober 1939 utfärdade instruktion (Sv. förf.-saml. nr 701) har till uppgift bland annat att i möjligaste mån sörja för tillgodoseendet av landets behov av flytande bränslen samt vidtaga härför erforderliga åtgärder av skilda slag, har genom ett till förbrukare av bensin och andra flytande motorbränslen ställt cirkulär framhållit, att det i nuvarande stund vore absolut nödvändigt att iakttaga största möjliga sparsamhet med förefintliga mängder av bensin och annat flytande bränsle, och i samband därmed lämnat åtskilliga råd och anvisningar, genom vilkas följande bränsleförbrukningen skulle kunna nedbringas med 20—30 procent. Nämnden har bland annat uppmanat förare av motorfordon att aldrig överskrida en hastighet av 60 kilometer med en personvagn eller 45 kilometer med en lastvagn.

Av särskilt intresse i förevarande sammanhang är en för någon tid sedan av *statens transportkommission* till Kungl. Maj:t gjord framställning. Kommissionen — som enligt instruktion den 30 december 1939 (Sv. förf.-saml. nr 964) har till åliggande att under Kungl. Maj:t handhålla ledningen av den reglering av landets inrikes transportväsen till lands och vatten, som under utomordentliga, av krig eller krigsfara föranledda förhållanden kan vara erforderlig — har i skrivelse den 4 december 1939 ifrågasatt, att genom särskilda bestämmelser hastigheten vid framförande av automobil måtte inskränkas utöver vad som nu gäller, varigenom en viss bränslebesparing skulle vinnas. Kommissionen har härutinnan anfört bland annat följande:

I olika sammanhang har framhållits, hurusom under det nuvarande läget den allra största sparsamhet vid förbrukning av flytande bränsle såsom drivmedel för motorfordon bör iakttagas. Transportkommissionen har tidigare förordat, att vissa åtgärder på upplysningens område böra vidtagas för att befämja ökad sparsamhet. Samtidigt som transportkommissionen ånyo understryker nödvändigheten av att upplysningsverksamheten intensifieras, vill kommissionen icke underlåta att framhålla, att alltför stora förhoppningar på snabba resultat icke böra ställas. Med hänsyn härtill synes det vara befogat att till prövning upptaga spörsmålet att genom särskilda bestämmelser begränsa hastigheten vid framförande av bil i syfte att därigenom vinna den väsentliga bränslebesparingen.

Verkställda undersökningar visa, att ökad körhastighet vid förande av bil medför avsevärt ökad bränsleförbrukning. Till belysning av variationerna i åtgången av bränsle må anföras, att en personbil med medelstor tjänstevikt under normalbelastning beräknas per mil förbruka 1,70 liter vid en hastighet av 90 kilometer i timmen men blott 1,37 liter, då hastigheten nedgått till 60 kilometer.

Hastigheten är väl en av de egenskaper, som främst utmärker bilen såsom samfärdsmedel. Även om med hänsyn härtill betänkligheter kunna möta mot att införa bestämmelser om viss maximihastighet, lära dessa betänkligheter i nuvarande krisläge icke böra tillmätas avgörande betydelse utan få vika för vad som ur folksörjningssynpunkt framstår såsom ändamålsenligt och behöfligt.

Vid bestämmandet av den maximihastighet, som bör ifrågakomma, kunna olika meningar framställas utan att fullt säkra grunder för den enas eller den andras företräde kunna åberopas. För närvarande synes det riktiga vara, att hastigheten ej begränsas alltför snävt. Erfarenheten får sedan utvisa om en övergång till ännu mera begränsad hastighet kan anses lämplig. Transportkommissionen anser, att gränsen för den högsta tillåtna hastigheten bör dragas vid 70 kilometer i timmen. Fartbegränsning bör uppenbarligen icke stadgas för bil, som användes vid eldfara för brandväsendets räkning eller av brandkåren för beredande av hjälp vid eller till förhindrande av olycksfall eller av polisman eller tullman i brådskande tjänsteutövning eller av läkare vid brådskande sjukdomsfall.

Transportkommissionen vill erinra om, att skillnaden mellan maximihastighet och medelhastighet är väsentligt mindre nu än för några år sedan, då vägarna icke befunno sig i det skick som nu är fallet.

Det synes erforderligt, att överträdelse av den föreslagna bestämmelsen om fartbegränsning beivras icke blott med det straff, vägtrafikstadgan stadgar för de fordonstyper, för vilka fartbegränsning redan gäller, utan även med den påföljd, att bensintilldelningen för den bil, som använts vid fortkörningen, indrages under skälig tidrymd. Bestämmelse i sistnämnda hänseende synes böra meddelas i samband med föreskrifter om reglering av försäljningen av flytande bränsle såsom drivmedel för motorfordon.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen har i utlåtande över den gjorda framställningen förklarat, att styrelsen biträdde den av transportkommissionen uttalade uppfattningen, att en icke oväsentlig bränslebesparing skulle kunna erhållas, därest motorfordon framfördes med lägre hastighet än vad som nu vanligen vore fallet. Styrelsen har dessutom framhållit, att genomförandet av åtgärd i föreslagen riktning därjämte skulle medföra såväl minskad vägslitning och därmed minskade vägunderhållskostnader som även minskat

behov av dammbindningsmedel. En eventuell hastighetssänkning vore även ägnad att utöka trafiksäkerheten och minska antalet vägtrafikolyckor. Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen förordade med hänsyn till nu rådande förhållanden genomförandet av de av transportkommissionen föreslagna åtgärderna.

Över transportkommissionens framställning ävensom väg- och vattenbyggnadsstyrelsens däröver avgivna utlåtande hava *yttranden* avgivits av överståthållarämbetet och samtliga länsstyrelser — i några fall med bifogande av till vederbörande länsstyrelse inkomna utlåtanden från vissa myndigheter och sammanslutningar — samt statens väginstitut, varjämte kungl. automobilklubben och motormännens riksförbund inkommit med yttranden.

Transportkommissionens framställning har *helt eller i väsentliga delar tillstyrkt* av bland annat överståthållarämbetet samt länsstyrelserna i Södermanlands, Östergötlands, Kronobergs, Kalmar, Gotlands, Blekinge, Hallands, Göteborgs och Bohus, Älvsborgs, Värmlands, Örebro, Västmanlands, Gävleborgs, Västernorrlands, Västerbottens och Norrbottens län. Länsstyrelserna i Stockholms, Uppsala, Malmöhus, Skaraborgs och Kopparbergs län hava uttalat *vekan* rörande lämpligheten av förslagens genomförande och framhållit bland annat, att stora svårigheter skulle möta för att effektivt övervaka bestämmelsens efterlevnad. Följande länsstyrelser hava *avstyrkt* förslaget, nämligen länsstyrelserna i Jönköpings, Kristianstads och Jämtlands län. Vägingenjören i Stockholms län, länsbesiktningsmannen i Uppsala län och landsfogden i Västerbottens län, ävensom kungl. automobilklubben och motormännens riksförbund hava jämväl avstyrkt framställningen.

*Länsstyrelserna i Jönköpings, Kristianstads och Jämtlands län* hava framhållit svårigheterna att effektivt övervaka stadganden om hastighetsbegränsning. *Länsstyrelsen i Jämtlands län* har därjämte anført, att syftet att vinna en bränslebesparing i stället borde, om så visade sig nödvändigt, vinnas genom en strängare genomförd tilldelning av bensin till sådana grupper av motorfordon, för vilka fartbegränsning för närvarande ej gällde.

I fråga om den hastighet, som eventuellt borde sättas som gräns, har *länsstyrelsen i Gotlands län* ifrågasatt, om icke 70 kilometer i timmen ur bränslebesparande synpunkt vore väl hög maximihastighet. *Länsstyrelserna i Uppsala, Kristianstads, Malmöhus och Skaraborgs län* hava förordat 60 kilometer i timmen. *Länsstyrelsen i Stockholms län och länsbesiktningsmannen för Stockholms stad och län* ha förordat, att den högsta hastigheten bestämmes för personautomobiler till 60 kilometer i timmen och för lastautomobiler och omnibusar till 45 kilometer i timmen. *Vägingenjören i Stockholms län* har för det fall, att en hastighetsbegränsning skulle genomföras, förordat, att maximihastigheten måtte fastställas till 80 kilometer i timmen.

*Statens väginstitut* har anført bland annat:

En minskning av körhastigheten innebär minskad bränsleåtgång och minskad vägslitning. Bränsleåtgångens minskning vid en begränsning av körhastigheten kan någorlunda överskådas, medan det icke är möjligt att ens tillnärmelsevis bedöma, vad en viss minskning i körhastighet siffermässigt betyder för vägslitningen.



Ett motorfordon åverkar vägbanan dels genom vertikala krafter, dels genom horisontella krafter. Storleken av dessa krafter är beroende av den hastighet, varmed fordonet framföres. Sålunda ökas de vertikala krafterna genom dynamiska påkänningar, stötar, som ökas med hastigheten. De horisontella krafterna utgöras dels av dragkraften vid körning med konstant hastighet, dels av accelerations- och bromskrafter, dels de sidokrafter, som uppkomma vid körning i kurvor.

Dragkraften vid körning med konstant hastighet är långt mindre än de krafter, som uppstå vid acceleration eller inbromsning. Såsom ett exempel kan nämnas, att en lastbil av 8 tons totalvikt vid en hastighet av 50 kilometer i timmen angriper vägbanan med en dragkraft av cirka 160 kilogram och vid en hastighet av 40 kilometer i timmen 140 kilogram. En minskning av körhastigheten från 50 kilometer i timmen till 40 kilometer i timmen skulle sålunda medföra en minskning av 20 kilogram för dragkraften. Vid en måttlig inbromsning påverkas vägbanan av en horisontell kraft av sammanlagt 1,000 à 2,000 kilogram. Vid full inbromsning bliva bromskrafterna än större. Vid acceleration eller vid körning i kurvor kunna horisontella krafter av liknande storleksordning uppstå. Det framgår sålunda härav, att storleksordningen vid bromsning eller acceleration är en helt annan än vid körning med konstant hastighet. Vägslitningen blir sålunda starkt beroende av hur bilen köres. Genom undvikande av hastiga accelerationer och inbromsningar minskas vägslitningen betydligt.

För en medelstor personbil med en hastighet av 100 kilometer i timmen kan dragkraften vid körning med konstant hastighet uppgå till omkring 120 kilogram och vid 70 kilometer i timmen omkring 60 kilogram. En minskning av körhastigheten från 100 kilometer ned till 70 kilometer medför sålunda en rätt betydande minskning i dragkraften och bör även innebära en viss vinst ur vägslitningssynpunkt.

Accelerations- och bromskrafterna äro även för personbilarna väsentligt större än dragkraften.

Vad personbilarna beträffar synes en minskning av hastigheten innebära en viss vinst ur vägslitningssynpunkt. Ur transportekonomisk synpunkt torde det vara av relativt ringa betydelse med en hastighetsminskning, särskilt i betraktande av nuvarande krisläge och bränslebrist.

Beträffande lastbilar och bussar är den vinst på grund av minskad vägslitning, som kan uppstå genom minskning av största tillåtna hastigheten från 50 till exempelvis 40 kilometer i timmen, relativt oväsentlig, varför en sådan ändring torde vara obefogad. Det bör nämligen beaktas, att en sådan minskning av körhastigheten för dessa fordon innebär en avsevärt minskad transportkapacitet och utnyttjning. I nuvarande läge med i många fall ökat transportbehov och minskad tillgång på bilpark och personal skulle säkerligen en minskning av körhastigheten medföra en större förlust än som motsvarar den vinst, som skulle uppstå genom minskad vägslitning.

Kungl. Maj:t har sedermera genom beslut den 8 mars 1940 funnit transportkommissionens framställning icke föranleda någon Kungl. Maj:ts åtgärd.

Såsom framgår av den här ovan lämnade redogörelsen har frågan om begränsning av hastigheten för motorfordon i syfte att åstadkomma bränslebesparing nyligen genom en framställning av statens transportkommission dragits under Kungl. Maj:ts prövning. Kommissionens förslag om en sådan begränsning har vid remissbehandlingen från de flesta myndigheters sida vunnit anslutning men har på vissa andra håll mötts med kritik eller ut-

tryck för tveksamhet. Genom beslut den 8 mars 1940 har Kungl. Maj:t funnit framställningen icke föranleda någon åtgärd. Enligt utskottets mening har emellertid den föreliggande frågan kommit i ett annat läge till följd av de numera starkt ökade svårigheterna på bensinmarknaden. I rådande skärpta krissituation synes varje möjlighet till sparsamhet vid förbrukning av flytande bränsle böra tillvaratagas. Att såsom motionärerna väl närmast av hänsyn till trafiksäkerheten föreslagit återinföra en *stadigvarande* fartbegränsning även för andra motorfordon än omnibusar och lastautomobiler torde emellertid ej böra ifrågakomma. Däremot vill utskottet föreslå riksdagen uttala, att riksdagen icke har något att erinra, för den händelse Kungl. Maj:t skulle finna erforderligt att till vinnande av en mera ekonomisk körning med motorfordon *för viss bestämd tid* föreskriva begränsning av maximihastigheten för personautomobiler och motorcyklar till exempelvis 70 kilometer i timmen. Därigenom skulle man kunna undvika det dröjsmål, som kunde föranledas av att Kungl. Maj:t längre fram funne sig böra inhämta riksdagens yttrande över ett eventuellt förslag i ämnet.

På grund av vad sålunda anförts får utskottet hemställa,

**A.** att riksdagen, i anledning av motionen II:192, måtte i skrivelse till Kungl. Maj:t meddela, att riksdagen icke har något att erinra, för den händelse Kungl. Maj:t skulle finna erforderligt att till vinnande av en mera ekonomisk körning med motorfordon för viss bestämd tid föreskriva lämplig begränsning av maximihastigheten för personautomobiler och motorcyklar; samt

**B.** att motionen II:192, i den mån den icke blivit beaktad genom vad utskottet ovan hemställt, icke måtte föranleda till någon riksdagens åtgärd.

Stockholm den 20 april 1940.

På andra lagutskottets vägnar:

DAVID NORMAN.

Vid ärendets behandling hava närvarit:

från första kammaren: herrar *Norman, Tamm, Hagman, Löfvander, Sten, Näs-lund* och *Nils Elowsson*;

från andra kammaren: herrar *Hage, Hallagård, Molander\**, *Sandström, Hansson* i Örebro, *Barnekow* och fröken *Ebon Andersson*.

\* Ej närvarande vid utlåtandets justering.