

## Nr 19

*Utlåtande i anledning av väckta motioner angående viss ändring av bestämmelserna om hastighetsbegränsning för motorfordon.*

Andra lagutskottet har till behandling förehaft två inom riksdagen väckta, till lagutskott hänvisade motioner, nr 125 i första kammaren av herr *Magnusson* samt nr 168 i andra kammaren av herrar *Cassel* och *Eliasson*.

I motionerna, vilka är likalydande, har hemställts, att riksdagen måtte antaga följande förslag till författningsändringar, nämligen

1) *Förslag*

till

*förordning angående ändrad lydelse av 61 § 1 mom. vägtrafikförordningen den 28 september 1951 (nr 648)*

Häri genom förordnas, att 61 § 1 mom. vägtrafikförordningen den 28 september 1951 skall erhålla följande lydelse:

61 §.

Det tillkommer — — — i 56 §.

Vid bestämmande av begränsad färdhastighet må Länsstyrelsen förordna att fri hastighet skall vara rådande å sådan tid på dygnet då hastighetsbegränsning ej påkallas ur trafiksäkerhetssynpunkt.

---

2) *Förslag*

till

*förordning angående ändrad lydelse av 10 § punkt 10 Kungl. kungörelse angående vägmärken m. m. den 7 december 1951 (nr 744)*

Häri genom förordnas, att 10 § punkt 10 Kungl. kungörelse angående vägmärken m. m. den 7 december 1951 skall erhålla följande lydelse:

10 §.

Begränsad hastighet; — — — (exempel fig. 25).

Har förordnande om hastighetsbegränsning meddelats att gälla under viss tid av dygnet skall detta angivas genom ett under förbudsmärket anbragt märke med texten: »Fri fart», jämte klockslag.

En redogörelse för de skäl, som motionärerna anfört till stöd för sina yrkanden, lämnas i det följande.

### Gällande bestämmelser

Gällande bestämmelser om tillåten hastighet för motorfordon återfinnes i *vägtrafikförordningen den 28 september 1951*. Förordningen har utfärdats av Kungl. Maj:t efter riksdagens hörande.

Fordons hastighet skall enligt 46 § 1 mom. anpassas till vad trafiksäkerheten och behörig hänsyn till omständigheterna i övrigt kräver. Särskilt åligger det enligt samma moment förare av fordon att hålla en med hänsyn till förhållandena tillräckligt låg hastighet i vissa i momentet angivna fall, bl. a. vid vägkorsning och när sikten eljest är skydd, vid risk för bländning och då fordonet nalkas barn, som uppehåller sig på eller invid vägen. I fråga om högsta tillåtna hastighet i vissa fall ges bestämmelser i 56 §. Enligt 2 mom. i nämnda paragraf får sålunda fordons hastighet inom tätbebyggt område icke överstiga 50 kilometer i timmen. Om myndighets befogenhet att göra undantag från denna bestämmelse stadgas i bl. a. 61 §. Enligt 61 § 1 mom. tillkommer det länsstyrelsen att beträffande viss allmän väg, gata eller annan allmän plats eller beträffande samtliga dylika vägar inom visst område meddela erforderliga föreskrifter, avseende bl. a. färdhastighet. Länsstyrelsen äger därvid föreskriva lägre eller högre hastighet än som tillåtes i 56 §.

Har beträffande allmän väg, gata eller annan allmän plats utfärdats lokal trafikföreskrift, avseende förbud eller påbud för trafiken på vägen, skall föreskriften, om så lämpligen kan ske, enligt 64 § 2 mom. tillkännagivas genom förbudsmärke respektive påbudsmärke.

Närmare föreskrifter beträffande vägmärken meddelas enligt 64 § 6 mom. av Konungen eller den myndighet, som Konungen därtill förordnar. Sådana föreskrifter har — utan riksdagens vidare hörande — getts i *kungörelsen den 7 december 1951 angående vägmärken m. m.* Enligt 10 § punkt 10 i kungörelsen skall förbudsmärke som avser begränsad hastighet upptaga det tal, som utmärker största tillåtna hastigheten, räknad i kilometer per timme. Gäller utfärdat förbud endast vissa tider av dygnet eller erfordras eljest förtydligande av förbudsmärke, må enligt 11 §, om utrymmet på märket ej förslår därtill, på en tilläggstavla, som anbringas under märket, med kortfattad text, såsom »kl. 8—18» och »50 m», lämnas närmare uppgift om märkets innebörd.

### Motionerna

Motionärerna uttalar, att länsstyrelserna, så vitt man kan bedöma, lyckats lösa uppgiften att bestämma var hastigheten enligt 56 § 2 mom. vägtrafikförordningen skall begränsas till 50 kilometer i timmen på ett i stort sett mycket tillfredsställande sätt. Emellertid förekomme runt om i landet

att det vid de stora vägarna funnes små bebyggelsecentra med några tiotal hus och med hastighetsbegränsning till 50 kilometer i timmen. Denna begränsning vore här fullt motiverad på dagen med hänsyn till bland annat barn, cyklister och fotgängare som då förekomme på vägen. Nattetid vore emellertid, anför motionärerna, dessa vägsträckor alldeles fria från trafik. Det måste då enligt motionärerna för bilister och andra motorförare verka i hög grad omotiverat, att man på dessa sträckor skulle nödgas inskränka sin hastighet till långt under den med hänsyn till omständigheterna naturliga. Detta medförde lätt irritation och kunde komma att leda till att respekten för regeln om begränsning av hastigheten till 50 kilometer i timmen uppluckrades och att bestämmelserna därmed bleve svåra att uppehålla.

En sådan utveckling vore, anför motionärerna vidare, ur trafiksäkerhets synpunkt ytterst olycklig. I motionerna föreslås därför en modifiering av gällande bestämmelser medförande att länsstyrelserna bemyndigas att, efter inventering av vägnäten i respektive län, förordna om rätt till fri fart exempelvis under tiden 23.00—6.00 på de platser där hastighetsinskränkning visserligen behövs under dagen, men där den nattetid inte kan anses påkallad av trafiksäkerhetsyhän syn. Ett dylikt undantag från 50-kilometersregeln skulle, uttalar motionärerna, lämpligen kunna angivas med en mindre skylt, placerad under den redan befintliga tavlan med anvisning om hastighetsbegränsning. Enligt det i motionerna intagna förslaget till ändring i vägmärkeskungörelsen skulle å denna skylt upptagas texten »Fri fart» jämte klockslag.

### **Förarbetena till stadgandet om generell hastighetsbegränsning i tätbebyggt område, m. m.**

Stadgandet i 56 § 2 mom. vägtrafikförordningen, att fordons hastighet inom tätbebyggt område icke får överstiga 50 kilometer i timmen, tillkom genom en författningsändring år 1955. Redan dessförinnan gällde att lokal myndighet ägde beträffande viss allmän väg, gata eller allmän plats eller beträffande samtliga dylika vägar inom visst område meddela erforderliga föreskrifter, avseende bl. a. färdhastighet. I samband med genomförandet av hastighetsbegränsningen till 50 kilometer i timmen i tätbebyggt område gjordes i fråga om de lokala trafikföreskrifterna den ändringen, att befogenheten att besluta rörande färdhastighet, vilken förut tillkommit såvitt angår stads område stadsmyndighet och eljest länsstyrelse, för samtliga fall tillkom länsstyrelsen.

Förslag till nu nämnda ändringar i vägtrafikförordningen framlades, ehuru med viss annan innebörd, av 1953 års trafiksäkerhetsutredning i ett år 1954 avgivet betänkande om trafiksäkerhet (SOU 1954: 38). Utredningen, som föreslog att hastigheten inom tätbebyggt område skulle begränsas till 45 kilometer i timmen men kunna genom lokal trafikföreskrift inom vissa gränser höjas eller sänkas, synes ej ha närmare berört frågan huruvida hastigheten inom dylikt område skulle kunna genom sådan föreskrift bestäm-

mas till annat antal kilometer i timmen nattetid än under dagen. Av vad utredningen i fråga om lokala trafikföreskrifter rörande färdhastighet anförts må här återgivas följande.

Utan tvivel kan det emellertid understundom befinnas, att en hastighetsgräns av 45 km i timmen icke är lämplig beträffande ett visst område eller en viss väg eller gata. I sådana fall bör fartgränsen givetvis kunna höjas eller sänkas. I fråga om en större stad kan man sålunda tänka sig att på de yttre delarna av tillfartsvägarna genomföra hastighetsbegränsningen i etapper, så att ett fordon som föres in i staden, först passerar genom ett ytterområde, där hastigheten är begränsad till t. ex. 55 eller 60 kilometer i timmen, innan det kommer fram till det egentliga tätbebyggda området, där hastighetsgränsen är 45 kilometer i timmen. Enligt 61 § 1 mom. vägtrafikförordningen tillkommer det, såvitt angår stads område, stadsmyndighet och eljest länsstyrelse att fatta beslut i sådana frågor. Det måste emellertid efter antagandet av en hastighetsgräns anses synnerligen angeläget, att avsteg icke göres från gränsen, annat än då så betingas av verkligt vägande skäl, ävensom att i den mån så sker, de principer som följas, bli så enhetliga som möjligt. — — — För att kunna vinna en större enhetlighet i besluten utan att dock överge de fördelar, som äro förenade med att beslutanderätten ligger hos en lokal myndighet, föreslår utredningen en sådan ändring i 61 § 1 mom. vägtrafikförordningen, att stadsmyndighets rätt att besluta om färdhastighet — — — överflyttas på länsstyrelsen.

I *propositionen nr 172 år 1955*, varigenom förslaget om hastighetsbegränsning inom tätbebyggt område underställdes riksdagen, anförde *föredragande departementschefen, statsrådet Andersson*, vissa skäl för en sådan hastighetsbegränsning. Ur departementschefens anförande må här återgivas följande.

Inom en sådan ort kan de högre hastigheterna utan vidare stämplas såsom oförsvarliga. Här bör det alltså vara möjligt att utan alltför stor generalisering angiva ett högsta mått för hastigheten, vilket under inga förhållanden får överskridas. Åtminstone där fråga är om typiska tätortsbildningar — städer och liknande samhällen — har dessutom trängseln i trafiken oftast lett till att flertalet fordon framföres med lika hög eller åtminstone jämförbar hastighet. Ett avsevärt överskridande av denna för orten normala hastighet medför i regel knappast någon större tidsvinst men ger upphov till ett flertal omkörningar och andra trafikfarliga manövrer och kan därför alltid sägas i viss mening innebära ett åsidosättande av tillbörlig aktsamhet. En hastighetsgräns för tätbebyggda områden kan därför sättas tämligen lågt, utan att detta kan sägas innebära något kännbart tvång för trafikanterna. Riktigheten av det anförda bestyrkes bl. a. därav, att en hastighetsbegränsning för tätbebyggda orter i princip tillstyrkts nästan enhälligt i remissyttrandena och att meningsskiljaktigheterna i stort sett begränsat sig till vad som är att anse såsom den lämpligaste hastighetsgränsen. Även jag ansluter mig till den meningen, att en allmän hastighetsbegränsning för tätbebyggda områden skulle höja trafiksäkerheten utan att medföra några allvarigare betänkligheter ur annan synpunkt. Jag tillstyrker därför att en bestämmelse i detta ämne införes i vägtrafikförordningen.

Beträffande härefter den av trafiksäkerhetsutredningen föreslagna rätten för länsstyrelse att bestämma högre eller lägre hastighet inom tätbebyggt område än den i allmänhet gällande anförde statsrådet Andersson:

Liksom utredningen anser jag, att fartgränsen bör i fråga om visst område eller viss väg kunna höjas, men finner ej skäl att begränsa denna behörighet inom någon viss i författningen angiven ram. Givetvis skall fartgränsen liksom hittills även kunna sänkas.

Andra lagutskottet, som behandlade propositionen i sitt utlåtande nr 34 år 1955, anförde för sin del följande.

Jämväl mot den i propositionen föreslagna regeln, att fordons *hastighet inom tättbebyggda områden* ej får överstiga 50 km i timmen, kan anföras vissa skäl. Utskottet hyser emellertid icke samma betänkligheter i fråga om en hastighetsbegränsning inom tättbebyggt område som i fråga om en allmän hastighetsbegränsning. Särskilt beaktar utskottet, att behovet av omkörning inom tättbebyggt område ej är så stort och att därför den särskilda omkörningsrisk, som kan bli en följd av en begränsning av hastigheten utom tättbebyggt område, här kan lämnas åsido. Att man söker nedbringa hastigheterna inom tättbebyggt område påkallas också av särskilda skäl, såsom hänsyn till den rikliga förekomsten av skymda vägkorsningar. Utskottet tillstyrker därför en regel om allmän fartbegränsning inom tättbebyggt område. Den i propositionen valda hastighetsgränsen, 50 kilometer i timmen, synes för det stora flertalet sådana områden vara väl avvägd, och utskottet tillstyrker förslaget, som avser jämväl lastbilar och bussar, även i denna del. Utskottet vill emellertid understryka vad departementschefen yttrat om att fartgränsen i fråga om visst område eller viss väg bör kunna höjas. Det sagda gäller särskilt vissa yttre delar i de tättbebyggda områdena.

### Utskottet

Enligt 56 § 2 mom. vägtrafikförordningen i dess lydelse efter den 1 juli 1955 gäller, att fordons hastighet inom tättbebyggt område icke får överstiga 50 kilometer i timmen. Vidare gäller, enligt 61 § 1 mom. samma förordning, att länsstyrelsen äger att beträffande viss allmän väg, gata eller annan allmän plats eller beträffande samtliga dylika vägar inom visst område genom lokal trafikföreskrift meddela erforderliga bestämmelser beträffande färdhastighet. Länsstyrelsen äger därvid föreskriva lägre eller högre hastighet än som tillåtes i 56 § 2 mom.

Det i förevarande motioner upptagna frågan om att i särskilda fall medgiva undantag från stadgandet om generell hastighetsbegränsning inom tättbebyggt område för sådan tid på dygnet, då hastighetsbegränsning ej påkallas ur trafiksäkerhetssynpunkt, synes icke ha berörts under förarbetena till det ovan återgivna, i följd införda stadgandet om generell hastighetsbegränsning inom sådant område. Den utformning som vägtrafikförordningen erhållit i hithörande hänseenden synes emellertid utskottet icke utgöra hinder för att länsstyrelsen utnyttjar sin befogenhet att medgiva högre hastighet än 50 kilometer i timmen inom tättbebyggt område endast till viss del, exempelvis så att högre hastighet tillåtes endast nattetid. På motsvarande sätt synes länsstyrelsen kunna för väg inom område, som icke kan betecknas som tättbebyggt men där viss begränsning av hastigheten ändå finnes

erforderlig, inskränka begränsningen att gälla endast för viss tid på dygnet, t. ex. under dagen eller del därav.

Gällande bestämmelser synes alltså utskottet icke utgöra hinder för att länsstyrelserna tillgodose det med motionerna avsedda syftet genom att, där så med hänsyn till trafikförhållandena må finnas lämpligt, tillåta högre hastighet nattetid än under dagen.

I fråga om tillämpningen av ifrågavarande bestämmelser vill utskottet uttala, att det synes utskottet vara av vikt, för att stadgandet om begränsning av hastigheten inom tätbebyggt område till 50 kilometer i timmen skall växa in i trafikanternas medvetande, att stadgandet icke förlorar sin karaktär av att vara en generellt giltig regel. Undantag från densamma synes därför icke böra medgivas utom i sådana fall, där så påkallas av särskilda förhållanden. Det torde kunna förväntas, att länsstyrelserna vid utfärdandet av lokala trafikföreskrifter skall förfara med erforderlig försiktighet.

Någon ändring i vägmärkeskungörelsen synes utskottet icke vara erforderlig för att av länsstyrelsen i nu berört hänseende meddelad lokal trafikföreskrift skall kunna på lämpligt sätt bringas till vägtrafikanternas kännedom genom vägmärke.

Vid nu nämnda förhållanden synes förevarande motioner icke böra föranleda någon riksdagens åtgärd.

Utskottet hemställer alltså,

att förevarande motioner, I: 125 och II: 168, icke måtte föranleda någon riksdagens åtgärd.

Stockholm den 22 mars 1956

På andra lagutskottets vägnar:

ELSA JOHANSSON

*Vid detta ärendes behandling har närvarit*

från första kammaren: herrar Nils Elowsson, Axel E. Svensson, Sunne, fru Carlqvist, herrar Mannerskantz, Grönkvist, Nils Theodor Larsson\* och Åkesson;

från andra kammaren: fru Johansson i Norrköping, herr Nilsson i Göteborg, fru Västberg\*, fru Sandström, herrar Lundberg, Carlsson i Bakeröd, fröken Höjer och herr Ahlberg.

\* Ej närvarande vid utlåtandets justering.

### Reservation

av herr Nilson i Göteborg.