

Nr 222

Av herr **Johansson, Theodor, m. fl.**, om viss fartbegränsning för motorfordon.

Den fortgående kraftiga ökningen av motorfordonsbeståndet har medfört en ökning av antalet trafikolyckor. Även om olycksfrekvensen inte stigit i samma grad som trafikvolymen vuxit, så omkommer dock ca 900 människor årligen i trafiken och närmare 20 000 skadas. De ekonomiska förlusterna genom trafikolyckor uppskattas till minst 400 miljoner kronor per år.

Såväl svenska som utländska utredningar har visat att för hög hastighet är en mycket väsentlig olycksfaktor. De höga hastigheterna innebär faror av särskilt slag. Fordonets »levande kraft» ökas med kvadraten på hastigheten, varav följer att skadans svårhetsgrad vid sammanstötning ökas starkt vid större hastigheter. Likaså är fordonets bromssträcka proportionell mot hastigheten i kvadrat, vilket ger en med stigande hastighet snabbt ökande bromssträcka. Hög hastighet ger vidare föraren mindre tid att manövrera sitt fordon för att undvika en olycka. En övre gräns för körhastigheten minskar fartvariationerna och ger därför till resultat färre omkörningar, vilket måste anses som en betydelsefull vinning från trafiksäkerhetssynpunkt. En fartgräns skulle också ge bättre möjligheter att ingripa mot förare som bryter mot skyldigheten att anpassa hastigheten till trafiksäkerhetens krav.

En rimlig fartgräns kommer inte att få oförmånliga verkningar på trafikkapaciteten hos gator och vägar och kommer i mycket ringa grad att hindra de snabba förflyttningar som i och för sig är önskvärda. Det torde inte finnas fog för påståendet, att en fartgräns skulle driva upp körhastigheterna mot den maximalt tillåtna. Erfarenheten visar tvärtom att en fartgräns medför en allmän sänkning av körhastigheterna och därmed en bättre hastighetsanpassning hos förarna. Det bör också framhållas att våra vägar inte är byggda för de höga hastigheter som motorfordonen kan prestera.

De svenska och utländska erfarenheter, som vunnits av vilken verkan en fartgräns har på olycksutvecklingen, visar samstämmigt att en begränsning medför inte bara färre olyckor utan också en minskad svårhetsgrad vid de olyckor som händer. Utländska erfarenheter visar å andra sidan att ett slopande av fartgränser leder till flera och svårare olyckor.

Av här i huvudsak redovisade skäl har 1953 års trafiksäkerhetsutredning i sitt betänkande (SOU 1954: 38) förordat en fartbegränsning till 80 km/tim. Skälen synes oss fullt bärande.

Med stöd av det anförda hemställes,

att riksdagen hos Kungl. Maj:t måtte anhålla om förslag
av innebörd att motorfordon ej får framföras med högre
hastighet än 90 km/tim.

Stockholm den 25 januari 1957

Theodor Johansson

Herbert Hermansson

Olof Pålsson

Georg Carlsson

Rudolf Boman