

## Nr 160

Av herr Björkänge m. fl., om allmän hastighetsbegränsning för motorfordon.

Så gott som varje dag läser vi i våra tidningar om svåra trafikolyckor. Enligt preliminära siffror uppgick år 1959 antalet vid vägtrafikolyckor dödade personer till 927. År 1958 dödades 907 personer på detta sätt. Antalet personer som skadats vid dylika olyckor uppgick år 1959 till ca 21 000 mot ungefär 20 000 år 1958. Det sammanlagda antalet vägtrafikolyckor har under det gångna året uppgått till drygt 56 000. De ekonomiska förlusterna genom dessa olyckor uppskattas till ca en miljard kronor per år.

Dessa siffror talar sitt tydliga och manande språk. Man kan visserligen invända att olyckorna inte stigit i samma grad som trafikvolymen ökat. Detta ändrar dock inte det faktum att olycksfrekvensen är skrämmande hög.

Såväl svenska som utländska utredningar har visat, att *hög hastighet är en mycket väsentlig olycksfaktor*. Starka skäl talar enligt vår mening för en viss fartbegränsning. En övre gräns för körhastigheten minskar fartvariationerna och därmed antalet omkörningar, vilket måste anses som en betydelsefull vinning från trafiksäkerhetssynpunkt. En fartgräns ger också 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 körhastigheten mot den maximalt tillåtna. Erfarenheten visar, att en fartgräns medför en allmän sänkning av hastigheterna och därmed en bättre hastighetsanpassning hos förarna. Svenska och utländska erfarenheter av en fartgräns visar samstämmigt, att en sådan medför inte bara färre olyckor utan också en minskad svårhetsgrad vid olyckorna. Utländska erfarenheter visar å andra sidan, att ett slopande av fartgränser leder till flera och svårare olyckor.

I sitt betänkande (SOU 1954: 38) förordade 1953 års trafiksäkerhetsutredning, att en allmän hastighetsbegränsning skulle införas för bilar och motorcyklar såväl inom som utom tätbebyggt samhälle. Utredningen konstaterade, »att det klart framgår, att hög hastighet är en av de viktigaste — ja, kanske den allra viktigaste — olycksframkallande faktorn i vägtrafiken. Det kan icke vara föremål för tvekan, att, om fordonen i allmänhet framföres med hög hastighet, antalet olyckor av svår beskaffenhet blir större än om hastigheten är lägre».

1957 års andra lagutskott uttalade (utl. nr 9), att mot en begränsning av den tillåtna hastigheten till 90 km/tim. anföres bl. a. »att motorfordonen

numera i allmänhet konstrueras för att användas även vid högre hastigheter och att de i olika hänseenden anpassats efter de skärpta krav som måste ställas vid dessa högre hastigheter». Detsamma kan tyvärr inte anföras i fråga om den mänskliga faktorn. Här gäller snarare motsatsen; efter hand som bilförarnas antal ökar, torde man nödgas räkna med en något sjunkande genomsnittlig lämplighet. Därtill kommer att antalet åldringar ökar, och därmed sannolikt antalet bilförande åldringar.

Vidare anförde 1957 års andra lagutskott, att även våra vägar i växande omfattning anpassas för högre hastigheter. Enligt vår mening motiverar vägnas beskaffenhet en fartbegränsning, detta så mycket mer som eftersläpningen på vägbyggandets och vägförbättringarnas områden kommer att fortsätta åtskilliga år framåt. Omkörningsolyckorna återopades också som ett skäl mot fartbegränsning. Till detta kan anföras att de flesta och svåraste omkörningsolyckorna händer ute på landsvägarna, där farten är fri, och inte i samhällena, där den är begränsad. Det anfördes också, att en fartbegränsning sannolikt inte kommer att efterlevas i sådan omfattning att den skulle fylla sitt syfte. Det finns enligt vår mening knappast anledning förutsätta, att en fartbegränsning skulle komma att efterlevas väsentligt mycket sämre än t. ex. den gällande stopplikten vid huvudväg.

Enligt 1957 års andra lagutskott har det på senare år inte framkommit några nya rön, som kan sägas utgöra belägg för att en fix hastighetsgräns skulle leda till ökad trafiksäkerhet. Vi anser att redan tidigare svenska och utländska rön motiverar en fartbegränsning. Nya rön bör med fördel kunna vinnas genom att en fartbegränsning införes på försök under en viss tid.

Med stöd av det anförda hemställes,

att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t måtte anhålla om förslag av innebörd att en hastighetsgräns för motorfordon på 90 km/tim. införes på försök under viss tid.

Stockholm den 26 januari 1960

<i>Karl Björkänge</i>	<i>Harry Wahrendorff</i>	<i>Gustaf Svensson</i> i Vä
<i>Anders Pettersson</i> i Dahl	<i>Johannes Antonsson</i>	<i>John Johansson</i> i Gränö

## Nr 161

Av herr **Alemyr m. fl.**, om viss ändring i lagen om nykterhetsvård.

(Lika lydande med motion nr 131 i Första kammaren)

Stockholm den 25 januari 1960

<i>Stig Alemyr</i>	<i>Ingemund Bengtsson</i>	<i>Tekla Torbrink</i>
--------------------	---------------------------	-----------------------