

## Nr 65

Av herrar **Darlin** och **Nordgren**, om *temporär hastighetsbegränsning för motorfordon.*

(Lika lydande med motion nr 49 i Första kammaren)

Problemet med det ständigt stigande antalet olyckor i trafiken är med hänsyn till utvecklingen mera aktuellt än någonsin. Från organisationer och myndigheter har propagandan mot trafikolyckorna intensifierats, inte minst genom radio och TV. Tyvärr har det inte varit möjligt att direkt mäta propagandans betydelse. Det förefaller emellertid som om den skulle ha haft en positiv verkan, dock icke av sådan omfattning att någon markerad nedgång i antalet olyckor kunnat förmärkas.

Sedan relativt lång tid tillbaka har röster höjts för praktiska försök med en hastighetsbegränsning. Redan 1953 års trafiksäkerhetsutredning uttalade i sitt betänkande (SOU 1954: 38) att införandet av en fartgräns skulle gynnsamt påverka trafiksäkerheten i två avseenden, nämligen dels genom att de ur trafiksäkerhetssynpunkt farligaste hastigheterna skures bort och dels genom att hela trafikrytmen bleve långsammare med bättre hastighetsanpassning i allmänhet som följd.

Sedan utredningen framlade sitt betänkande har i olika sammanhang frågan om införandet av en hastighetsbegränsning aktualiserats. Vid föregående års riksdag yrkades sålunda i motionen II: 399 på införandet av en temporär hastighetsbegränsning till 80 km för helgtrafiken. Som stöd för yrkandet hänvisades till statistik, som visade att antalet olyckor vid helgerna var av betydligt större omfattning än under veckans dagar i övrigt. Trots detta avslogs motionen med bl. a. den motiveringen att antalet trafikolycksfall under helgerna väsentligen orsakades av andra förhållanden än för hög hastighet.

Under de senast förflutna helgerna har emellertid en temporär hastighetsbegränsning till 80 km varit införd. Resultaten därav har ännu inte hunnit bearbetas, men det är dock ovedersägligt att antalet olyckor med dödlig utgång nedbringades betydligt. Att även andra faktorer kan ha medverkat till det gynnsamma resultatet ändrar inte detta faktum.

För att säkrare kunna bedöma verkningarna av en hastighetsbegränsning är det emellertid enligt vår mening nödvändigt med upprepade praktiska försök. Dessa försök bör då utföras under en längre tid med mera normala trafikförhållanden. På grund av den otillräckliga kontrollapparaten torde

det emellertid ej vara möjligt att utsträcka försöken under någon längre tid. Minimitiden bör dock inte understiga en månad. Skall försöken ge bedömningsbara resultat, torde tiden böra omfatta exempelvis 20 juni—20 juli då trafiken är synnerligen intensiv. Fartgränsen bör lämpligen fastställas till 80 km. Visar en sådan temporär hastighetsbegränsning att antalet olyckor i trafiken kan begränsas bör frågan om en permanent fartgräns snarast bli föremål för behandling.

Med stöd av vad ovan anförts hemställes,

att riksdagen måtte i skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla att Kungl. Maj:t måtte vidtaga åtgärder för införandet av en temporär hastighetsbegränsning enligt de riktlinjer som föreslagits i motionen.

Stockholm den 18 januari 1961

*Gösta Darlin*

*Hans Nordgren*

---