

Nr 4

Utlåtande i anledning av motioner rörande viss allmän hastighetsbegränsning för motorfordon.

Tredje lagutskottet har behandlat två i riksdagen väckta, till lagutskott hänvisade motioner, nr 75 i första kammaren av herrar *Ferdinand Nilsson* och *Hermansson* samt nr 103 i andra kammaren av herr *Björkänge m. fl.*

I motionerna hemställes, »att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t måtte anhålla om skyndsam prövning av möjligheterna att med beaktande av hittills vunna erfarenheter av hastighetsbegränsning införa en generell hastighetsbegränsning till 90 km/tim».

För motionernas närmare innehåll redogöres nedan.

Gällande bestämmelser

Gällande bestämmelser om tillåten hastighet för motorfordon återfinnes i *vägrafikförordningen 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 skynd, 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 §. I 1 mom. i nämnda paragraf stadgas om högsta tillåtna hastighet för vissa motordrivna fordon. Här i angives bl. a. att sådan buss eller lastbil, vars totalvikt överstiger 2,5 ton, icke får föras med högre hastighet än 60 km/tim, å motorväg dock högst 80 km/tim. Enligt 2 mom. i samma paragraf får fordons hastighet inom tätbebyggt område icke överstiga 50 km/tim. Om myndighets befogenhet att göra undantag från dessa bestämmelser stadgas i bl. a. 61 §. Enligt 61 § 1 mom. tillkommer det länsstyrelse 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 §.

Jämlikt 56 § 4 mom. ankommer det på Konungen att meddela de ytterligare föreskrifter angående högsta hastighet, som med hänsyn till särskild
Bihang till riksdagens protokoll 1962. 9 saml. 3 avd. Nr 4

skilda förhållanden må för viss tid finnas påkallade för riket i dess helhet eller viss del därav.

Den nuvarande trafiklagstiftningen upptager inga regler om allmän hastighetsbegränsning på vägar utom tätbebyggt område.

Historik

Hastighetsgränser för motorfordonen har funnits i landet sedan 1907, då den första förordningen om automobiltrafik trädde i kraft. De maximihastigheter, som då föreskrevs, var mycket låga och gällde alla slag av motorfordon.

Dessa hastighetsgränser höjdes genom 1916 års förordning om automobiltrafik och 1923 års förordning om motorfordon men avsåg fortfarande alla slags motorfordon.

Genom ikraftträdandet av 1930 års motorfordonsförordning infördes emellertid fri hastighet för personbilar och motorcyklar utom tätbebyggt område.

1953 års trafiksäkerhetsutredning ägnade i sitt första, år 1954 framlagda betänkande med förslag till vissa åtgärder för åstadkommande av förbättrad trafiksäkerhet (SOU 1954: 38) stor uppmärksamhet åt hastighetsproblemet.

I betänkandet sökte utredningen med omfattande statistiskt material och siffermässiga beräkningar belysa i vad mån hög hastighet kunde antagas ha medverkat till uppkomna trafikolyckor, hur motorfordonen successivt utvecklats mot större fartmöjligheter, hur farten inverkade på fordonens levande kraft och på bromssträckor, hur fartbegränsning visat sig inverka på hastigheten i allmänhet och hur hastigheten inverkade på framkomligheten. Utredningen redovisade därjämte vissa erfarenheter av fartbegränsning i andra länder.

På grundval av det sålunda förebragta materialet framhöll utredningen, att hög hastighet var en av de viktigaste olycksfrankallande faktorerna i vägtrafiken. Utredningen sade sig vara övertygad om att en lägre körhastighet i allmänhet på våra gator och vägar skulle leda till en förbättrad trafiksäkerhet och att den enda möjligheten att genom författningsbestämmelser påverka fordonens körhastighet var att föreskriva en högsta hastighet, som icke fick överskridas. Införandet av fartgräns skulle enligt utredningen gynnsamt påverka trafiksäkerheten i två hänseenden, nämligen dels genom att de från trafiksäkerhetssynpunkt farligaste hastigheterna skars bort och dels genom att hela trafikrytmen blev långsammare med bättre hastighetsanpassning i allmänhet som följd.

Utredningen föreslog som lämplig hastighetsgräns för lättare fordon (personbilar, motorcyklar m. fl.) utom tätbebyggt område 80 km/tim, dock att utredningen med hänsyn till att en hastighetsgräns vid 80 km/tim kunde komma att framstå som alltför låg i fråga om väg av alldeles särskilt god

beskaffenhet, på vilken trafikriskerna fick anses ringa, förordade att, om särskilda skäl därtill förelåg, länsstyrelse skulle genom särskilt beslut kunna höja hastighetsgränsen till 90 km/tim. Utredningen framlade jämväl förslag om bl. a. hastighetsbegränsning inom tätbebyggt område.

Över utredningens betänkande inhämtades yttranden från ett stort antal myndigheter och organisationer.

Propositionen nr 172 till 1955 års riksdag, som i huvudsak grundade sig på ovan berörda betänkande av trafiksäkerhetsutredningen, upptog icke något förslag om allmän hastighetsbegränsning på vägar i allmänhet utom tätbebyggt område. Däremot föreslogs särskild hastighetsbegränsning inom tätbebyggt område liksom justering av hastighetsgränserna för lastbilar och andra tyngre fordon. Dessa förslag ledde också till ändringar i vägtrafikförordningen.

I frågan om allmän hastighetsbegränsning utom tätbebyggt område anförde *föredragande departementschefen, statsrådet Andersson*, bl. a., att goda skäl hade åberopats till stöd för den föreslagna hastighetsbegränsningen. Ett allvarligt argument mot förslaget utgjorde dock enligt departementschefen farhågan för att bestämmelsen inte skulle komma att efterlevas i tillfredsställande omfattning. I detta sammanhang framhöll han, att polisen inte ägde resurser för en så omfattande övervakning, som skulle bli nödvändig, om förslaget genomfördes. En annan allvarlig invändning mot den föreslagna bestämmelsen var enligt departementschefen, att den sannolikt inte enbart skulle minska trafikriskerna utan i vissa hänseenden t. o. m. skapa nya faromoment. Härvid åsyftades de förhållanden, som uppkom, då ett fordon skulle köra om ett annat; i detta läge var det av vikt, att det omkörande fordonet fordes med så hög hastighet, att omkörningssträckan inte blev onödigt lång. Avslutningsvis uttalade departementschefen bl. a. följande.

Sammanfattningsvis vill jag framställa min ståndpunkt till förevarande fråga på det sättet, att förekomsten av fordon, vilka framföres med alltför hög hastighet, utgör en trafikfara av stora mått men att å andra sidan en regel om allmän hastighetsbegränsning är förenad med sådana nackdelar, att den bör tillgripas endast vid trängande behov. Missbruk av den fria hastigheten förekommer emellertid i sådan omfattning, att det förr eller senare kan bli nödvändigt att stadga allmän fartbegränsning i en eller annan form, därest den skärpta trafikövervakningen och andra nu aktuella åtgärder till trafiksäkerhetens främjande icke medför någon mera markant förbättring. För närvarande är det emellertid icke tillrädligt att införa en bestämmelse i ämnet med hänsyn till de bristande övervakningsresurserna. Mindre lämpligt torde också vara att vidtaga en så radikal åtgärd utan samråd med övriga nordiska länder. Jag vill i detta hänseende särskilt fästa uppmärksamheten på Nordiska rådets rekommendation den 3 februari 1955, nr 16, angående samarbete beträffande trafiklagstiftningen.

Med hänvisning till det sagda anser jag mig för närvarande icke kunna biträda utredningens förslag om allmän hastighetsbegränsning utom tät-

bebyggda områden men förutsätter att de myndigheter, som sysslar med trafikfrågor, kommer att ägna särskild uppmärksamhet åt ifrågavarande spörsmål och därvid söka införskaffa ytterligare utredning i de hänseenden, jag förut angivit.

Trafiksäkerhetsutredningens förslag om en allmän hastighetsbegränsning på vägar utom tätbebyggt område till 80 km/tim upptogs i de med anledning av förenämnda proposition väckta likalydande *motionerna* I: 496 och II: 614.

Andra lagutskottet avstyrkte i sitt utlåtande nr 34 *motionerna* och anförde i anslutning härtill bl. a., att kärnpunkten i hastighetsproblemet var frågan om hastighetsanpassning och icke frågan om hastighetsbegränsning samt att det enligt utskottets mening var de alltför höga hastigheterna vid dålig sikt, i skymda kurvor, vid vägkorsningar och i liknande trafikfarliga situationer, som måste stävjas. I dessa fall var enligt utskottet i allmänhet redan en hastighet av 80 km/tim för hög; en sänkning av de höga hastigheterna i övrigt till 80 km/tim skulle för dessa fall icke i och för sig vara av betydelse. Utskottet fortsatte:

Mot en regel om begränsning av hastigheten till en fix gräns kan vidare anföras, att regeln lätt skulle föra med sig en felinriktning av trafikövervakningen. Departementschefen uttalar, att det måste anses vara av synnerlig vikt, att en bestämmelse om hastighetsbegränsning kompletteras med en intensiv övervakning av det sätt, på vilket bestämmelsen efterlevs. Eftersom kontrollen måste gälla om hastighetsgränsen överskrides och då ett överskridande knappast är att förvänta på trafikfarliga platser, ligger det i sakens natur att övervakningen skulle komma att inriktas på goda vägar med rak sträckning. En sådan trafikövervakning är emellertid enligt utskottets mening från trafiksäkerhetssynpunkt tämligen betydelselös. Övervakningen bör i stället inriktas på att från trafiksäkerhetssynpunkter kontrollera förarnas individuella körsätt i sådana trafiksituationer, där förarna erfarenhetsmässigt brister i den omsorg och varsamhet, som till förekommande av trafikolycka betingas av omständigheterna.

Såsom departementschefen framhållit är en allvarlig invändning mot utredningens förslag också, att en allmän hastighetsbegränsning i vissa hänseenden till och med kan skapa nya faromoment, nämligen vid omkörning. Omkörningssträckan skulle, eftersom det omkörande fordonet icke finge överskrida den fastställda hastighetsgränsen, i allmänhet bli väsentligt förlängd, och man måste räkna med att det redan höga antalet olyckor i samband med omkörningar skulle stiga ytterligare. Särskilt som omkörningsolyckorna i regel är av allvarlig natur framstår konsekvenserna härvidlag av en hastighetsbegränsning som ett ur trafiksäkerhetssynpunkt tungt vägande skäl mot en sådan begränsning.

Vid utskottets utlåtande fanns fogad en *reservation* av tre av utskottets ledamöter, vari förordades bifall till *motionerna*.

Riksdagen beslöt i enlighet med utskottets hemställan.

Vid 1957 års riksdag väcktes på nytt förslag till hastighetsbegränsning för motorfordon genom *motionerna* I: 222 och II: 269. I motio-

nerna hemställdes, att riksdagen hos Kungl. Maj:t måtte anhålla om förslag av innebörd att motorfordon ej fick föras med högre hastighet än 90 km/tim.

Andra lagutskottet hemställde att motionerna icke skulle föranleda någon riksdagens åtgärd. I sitt utlåtande nr 9 erinrade utskottet om att 1955 års riksdag haft att ta ställning till frågan om en allmän hastighetsgräns vid 80 km/tim och fortsatte:

De huvudargument som utskottet därvid i sitt av riksdagen godtagna yttrande åberopade gentemot en sådan hastighetsbegränsning var i väsentliga stycken desamma som de här ovan anförda. Den omständigheten att de nu förevarande motionerna förordar en hastighetsgräns av 90 km/tim i stället för, såsom de år 1955 väckta motionerna, 80, synes icke i nämnvärd grad minska styrkan av dessa argument. Sedan frågan om allmän hastighetsbegränsning sålunda senast var föremål för riksdagens behandling har icke framkommit några nya rön som kan sägas utgöra belägg för att en fix hastighetsgräns skulle leda till ökad trafiksäkerhet. Ej heller har enligt utskottets mening i övrigt inträffat omständigheter, som nu skulle motivera ett ändrat ställningstagande från riksdagens sida.

Vid utskottets utlåtande fanns fogade *reservationer* av två av utskottets ledamöter.

Riksdagen beslöt i enlighet med utskottets hemställan.

1953 års trafiksäkerhetsutredning återkom i sitt år 1957 framlagda betänkande, Trafiksäkerhet II (SOU 1957: 18), med förslag om allmän hastighetsbegränsning för motorfordon utom tätbebyggt område. Utredningen föreslog nu, att gränsen skulle gå vid 90 km/tim.

Såsom ytterligare skäl för fartbegränsning framhölls bl. a., att företagen undersökning och allmän erfarenhet visat, att trafikanterna på ett i det hela taget tillfredsställande sätt respekterat den år 1955 införda hastighetsbegränsningen för tätbebyggda områden. Vidare angav utredningen, att statspolisen, som i första hand svarade för övervakningen av en allmän hastighetsbegränsning utom tätbebyggt område, på ett helt annat sätt än tidigare var rustad för en effektiv trafikövervakning. Utredningen anknöt i det följande till departementschefens uttalande i 1955 års proposition om att missbruk av den fria hastigheten förekom i sådan omfattning, att det förr eller senare kunde bli nödvändigt att stadga allmän fartbegränsning i en eller annan form, därest den skärpta övervakningen eller andra åtgärder för trafiksäkerhetens höjande icke medförde någon mera markant förbättring, och fortsatte:

Enligt vad som kan utläsas av tillgängliga statistiska uppgifter kännetecknas olycksutvecklingen i de tätbebyggda samhällena, där hastighetsbegränsning gäller, av ett i absoluta tal sjunkande antal dödsolyckor, medan däremot på den egentliga landsbygden antalet dödsolyckor befinner sig i stegring. Om man exempelvis med ledning av NTF:s statistik jämför olycksutvecklingen under perioden januari 1954—juni 1955 med olycksutvecklingen under perioden juli 1955—december 1956, alltså en tid under

vilken hastigheten varit begränsad inom tätbebyggt område, finner man, att antalet dödsolyckor på landsbygden stigit från 686 under den första perioden till 823 under den andra. Antalet dödsolyckor i tätort däremot har minskat från 560 till 453.

Den minskning i antalet svåra olyckor som inträtt hänför sig sålunda uteslutande till tätorterna och det förefaller i hög grad sannolikt, att det i första hand är hastighetsbegränsningen, som bidragit till denna gynnsamma utveckling. På landsbygden har, för att anknyta till departementschefens nyssnämnda uttalande, någon »mera markant förbättring» icke inträtt.

Förslaget, att fartgränsen skulle gå vid 90 km/tim, motiverade utredningen på följande sätt.

Då det gällt att fastställa en övre gräns för hastigheten, har utredningen velat anpassa denna gräns så, att den skär bort de med hänsyn till våra vägförhållanden alltför höga körhastigheterna. Men det har också varit angeläget för utredningen att finna en gräns som för det stora flertalet förare icke komme att innebära nämnvärd inskränkning i deras rätt att fritt anpassa hastigheten och som därför komme att uppfattas såsom rimlig. Den av utredningen föreslagna 80-kilometersgränsen ansågs ganska allmänt vara för låg. Att gränsen väljes så, att den kan accepteras av huvudparten av förarna, är givetvis av väsentlig betydelse för dess efterlevnad.

Efter sådana överväganden har utredningen stannat vid en till 90 kilometer i timmen bestämd fartgräns med rätt för länsstyrelsen att höja denna gräns, där förhållandena så tillåta. Utredningen vill dock framhålla, att det ur trafiksäkerhetssynpunkt är av tämligen underordnad betydelse, om den högsta tillåtna hastigheten inom rimliga gränser sättes högre eller lägre. Det väsentliga är, att man överhuvudtaget får en översta gräns för körhastigheten på vägarna, som förbjuder förarna att färdas med överdrivet höga hastigheter. — Som en invändning mot utredningens tidigare framlagda förslag anfördes, att en fartgräns skulle kunna skapa nya trafikrisker. Man åsyftade därvid de förhållanden, som skulle uppkomma vid omkörningar, vilka borde ske med så hög hastighet, att omkörningssträckan icke bleve onödigt lång. — De erfarenheter, som vunnits av den allmänna hastighetsbegränsningen inom tätbebyggt område, kunna icke sägas ha givit vid handen, att dylika risker föreligga. Utredningen har dock ingen invändning mot att undantag göres i fråga om momentana hastighetsöverskridanden i samband med omkörning.

Genom *proposition nr 69* till 1958 års riksdag framlades förslag till vissa ändringar i vägtrafiklagstiftningen; dessa förslag grundade sig i huvudsak på nyss berörda betänkande av trafiksäkerhetsutredningen. Icke heller denna proposition upptog förslag om allmän hastighetsbegränsning.

Föredragande departementschefen, statsrådet Skoglund, anförde härom följande.

Det har ofta framhållits, att kärnpunkten i frågan om fordonens hastighet egentligen icke gäller begränsning av hastigheten utan anpassning av hastigheten till vad förhållandena i det särskilda fallet kräver. Detta är givetvis riktigt. Emellertid kvarstår ändock frågan, om icke en hastighetsbegränsning i viss omfattning kan vara ett tjänligt medel att nå fram till en

bättre hastighetsanpassning. Redan den omständigheten att de allra högsta hastigheterna bannlyses innebär en vinst ur trafiksäkerhetssynpunkt. Verkingarna av en hastighetsbegränsning kan emellertid förmodas i många fall sträcka sig längre än så genom att den verkar såsom en erinran om den fara, som de höga hastigheterna innebär. Detta torde särskilt gälla lokala hastighetsbegränsningar.

Den viktigaste av de erinringar, som riktats mot en allmän hastighetsbegränsning, går ut på att en sådan i vissa hänseenden kan skapa nya faromoment. Speciellt har framhållits att man på de mera trafikerade vägarna kan förvänta långa fordonsköer med en hastighet vid eller i närheten av den föreskrivna fartgränsen, vilket medför svårigheter när det gäller att verkställa omkörningar. Ett annat argument är att en fix hastighetsgräns lätt kan leda till en felinriktning av trafikövervakningen, eftersom överträdelser främst är att förvänta på de bästa vägarna men endast mindre ofta på sådana trafikfarliga platser, där en skärpt övervakning ur saklig synpunkt skulle vara behövlig.

En annan synpunkt på frågan gäller möjligheterna att ordna en tillfredsställande övervakning av hastighetsregeln efterlevnad. Om man verkligen vill att regeln skall få någon verkan, måste övervakningen göras effektiv. Särskilt gäller detta tiden närmast efter regelns införande. Kan en tillfredsställande övervakning icke ordnas, förfelar man i stort sett syftet med hastighetsregeln, och fara uppstår därjämte för en uppluckring av respekten för trafikreglerna överhuvud. Såsom jag tidigare anført, är polisens resurser icke tillräckliga för en kontinuerlig övervakning av den omfattning, som skulle erfordras för att upprätthålla respekten kring en allmän bestämmelse om maximihastighet.

Sistnämnda argument bör enligt min mening tillmätas stor betydelse. Innan mera tillfredsställande övervakningsresurser skapats, är det icke lämpligt att införa en regel om allmän hastighetsbegränsning. Å andra sidan är det icke omöjligt, att en mera intensiv trafikövervakning kan leda till en så avsevärd förbättring av trafikförhållandena, att en hastighetsregel därefter icke vidare framstår som motiverad. Mot sådana förare, som färdas med påtagligt för hög hastighet, kan ingripande ske med stöd av andra bestämmelser.

Härefter erinrade departementschefen om behandlingen vid 1957 års riksdag av frågan om allmän hastighetsbegränsning och fortsatte:

För egen del anser jag mig icke kunna tillstyrka utredningens förslag om införande av en allmän hastighetsbegränsning. Jag vill emellertid betona, att detta mitt ställningstagande endast avser situationen sådan den nu kan överblickas och att frågan bör tagas upp på nytt, om ändrade förhållanden föranleder därtill.

Jag vill vidare framhålla, att mitt nu gjorda ställningstagande icke avser lämpligheten av lokala hastighetsbegränsningar. Ett system med lokala hastighetsbegränsningar lider icke av samma stelhet som en regel om allmän hastighetsbegränsning utan medger ett verkligt bedömande, vad som i det särskilda fallet är en lämplig högsta hastighet på en viss väg eller vägsträcka. Till följd härav kommer hastighetsbegränsningen — såsom jag tidigare framhållit — att samtidigt verka som en varning till trafikanterna för risker, som de kommer att möta på vägen, och detta torde i sin tur medföra, att en lokal hastighetsbegränsning oftast respekteras, även om det icke är

möjligt att ingående övervaka dess efterlevnad. Speciellt synes det mig lämpligt att införa hastighetsbegränsning på sådana vägavsnitt, där olycksfrekvensen erfarenhetsmässigt är hög och detta kan antagas bero på att vägen lockar till alltför hög hastighet. I vissa fall, t. ex. där en livligt trafikerad väg mera allmänt korsas av fotgängare, bör man enligt min mening icke tveka att föreskriva t. o. m. mycket låg hastighet på en kortare sträcka. Däremot torde det i allmänhet icke vara behövt och knappast heller lämpligt att föreskriva hastighetsbegränsning i fall, då en vägfarande redan av vägens utseende kan sluta sig till att den icke medger någon högre hastighet. — Jag förutsätter, att länsstyrelserna i erforderlig omfattning kommer att utnyttja de möjligheter att införa lokala hastighetsbegränsningar, som bestämmelserna i 61 § vägtrafikförordningen bjuder.

Andra lagutskottet behandlade propositionen i sitt utlåtande nr 20. I utlåtandet behandlades också *motionerna* I: 271 och II: 342, i vilka framställdes yrkande om införande av fartbegränsning till 90 km/tim på prov under viss tid. Utskottet tillstyrkte propositionens förslag i förevarande del och avstyrkte *motionerna*. Till motivering anförde utskottet:

Utskottet vill för sin del instämma i departementschefens uttalande, där han förklarar sig icke kunna tillstyrka utredningens förslag om införande av en allmän hastighetsbegränsning. Ej heller kan utskottet finna det motiverat att — såsom yrkas i *motionen* — införa hastighetsbegränsning på försök under viss tid. Utskottet avstyrker därför *motionerna*. Såsom departementschefen föreslagit bör man i stället i viss utsträckning söka komma till rätta med hithörande problem genom lokala hastighetsbegränsningar inom ramen för de befogenheter, som tillkommer länsstyrelserna enligt gällande bestämmelser i vägtrafikförordningen.

Till utlåtandet var fogat ett *särskilt yttrande* av fyra utav utskottets ledamöter rörande önskvärldheten av allmän fartbegränsning.

Riksdagen beslöt i enlighet med utskottets hemställan.

Vid 1959 års riksdag väcktes genom *motionerna* I: 169 och II: 219 ånyo förslag om införande av hastighetsbegränsning till 90 km/tim för motorfordon på försök under viss tid.

Andra lagutskottet hemställde att *motionerna* icke skulle föranleda någon riksdagens åtgärd. I sitt utlåtande nr 4 erinrade utskottet om tidigare förslag till hastighetsbegränsning och påpekade att trafiksäkerhetsutredningen i sitt betänkande Trafiksäkerhet II angivit, att dödsolyckorna i tätorter var avsevärt färre under de 18 månader, som följt närmast efter införandet av fartbegränsning i sådana orter, än under den närmast föregående 18-månadersperioden. Utskottet angav vidare:

Den av trafiksäkerhetsutredningen konstaterade tendensen mot minskning av antalet dödsolyckor inom tätorter synes ha bestått under åren 1957 och 1958; enligt uppgifter, som varit tillgängliga för utskottet, skulle av samtliga dödsolyckor under dessa år endast omkring 30 procent ha inträffat i tätorter.

Minskningen kan emellertid icke förklaras enbart genom hastighetsbe-

gränsningen. Även sådana omständigheter som förbättrade trafikordningar, skärpt allmän trafikövervakning och automatisk nedpressning av hastigheterna som följd av den ökade trafikintensiteten får antagas ha inverkat.

Huru därmed än förhåller sig, kan inte från förhållandena i tätorterna dragas några säkra slutsatser för landsbygdens vidkommande. Framför allt måste beaktas, att en hastighetsgräns för landsbygden under alla förhållanden måste sättas mycket högre än vid 50 km/tim, exempelvis vid 80 eller 90 km/tim; och det är icke klarlagt, vilken betydelse hastigheter över dessa gränser haft för frekvensen av svåra olyckor på landsbygden. Men hänsyn måste också tagas till att övervakningen av en fartbegränsning inte kan göras lika effektiv på landsbygden som i tätorterna.

Utskottet angav avslutningsvis att det icke heller eljest, sedan utskottet sist behandlade frågan om hastighetsbegränsning, förekommit något, som enligt utskottets mening gav tillräcklig anledning till ett ändrat ställningstagande från riksdagens sida.

Vid utlåtandet fanns fogad en *reservation* av tre av utskottets ledamöter, vari förordades bifall till motionerna.

Riksdagen beslöt i enlighet med utskottets hemställan.

Frågan om generell fartbegränsning återkom vid 1960 års riksdag genom dels *motionerna* I: 124 och II: 160, vari framställdes enahanda yrkanden som i de nyss berörda motionerna vid 1959 års riksdag, och dels *motionen* II: 399, vari hemställdes om en temporär hastighetsbegränsning omfattande de stora helgerna och veckohelgerna från viss tidpunkt på lördagen.

Andra lagutskottet hemställde att motionerna icke skulle föranleda någon riksdagens åtgärd. I sitt utlåtande nr 23 återgav utskottet sina uttalanden i frågan vid 1959 års riksdag och anförde därefter:

Enligt utskottets mening har icke, sedan frågan om allmän hastighetsbegränsning prövades år 1959, förekommit något som ger tillräcklig anledning till ändrat ställningstagande från riksdagens sida.

I motionen II: 399 har yrkats införande av en temporär hastighetsbegränsning under veckohelgerna och de stora helgerna. Till stöd för yrkandet har anförts bl. a., att antalet trafikolyckor enligt tillgängliga uppgifter är väsentligt större under lördags- och söndagsdygnen än under övriga dygn i veckan.

Tillgängliga statistiska uppgifter ger vid handen, att trafikflödet på våra vägar är avsevärt större under helgerna än under övrig tid. En ökad trafikintensitet medför erfarenhetsmässigt en automatisk nedpressning av motorfordonens färdhastigheter. Det är därför troligt, att det övervägande antalet trafikolyckor under helgdygnen sker vid väsentligt lägre hastighet än den som skulle kunna ifrågakomma såsom maximigräns. Enligt utskottets mening måste orsaken till det större antalet trafikolycksfall under helgdygnen väsentligen stå att finna i andra förhållanden än hög hastighet, bl. a. den större trafikintensiteten och det förhållandevis större antalet oerfarna förare som då är ute i trafiken.

Vid utskottets utlåtande fanns fogad en *reservation* av fyra av utskottets ledamöter, vari förordades bifall till motionerna I: 124 och II: 160.

Riksdagen beslöt i enlighet med utskottets hemställan.

Med Kungl. Maj:ts bemyndigande tillkallade statsrådet och chefen för kommunikationsdepartementet under sommaren 1960 en utredning med uppgift att insamla och bearbeta erfarenheterna från utländska försök med hastighetsbegränsning. Syftet var att erhålla ett vidgat underlag för bedömningen av behovet och värdet av sådana försök här i riket.

Genom kungörelse den 9 december 1960 förordnade Kungl. Maj:t om tillfällig hastighetsbegränsning till 80 km/tim för motorfordon under tiden den 22 december 1960—den 9 januari 1961. Myndigheter och organisationer uppmanades att noga följa försöket och att insamla material till bedömning av hastighetsbegränsningens verkningar.

I kungörelse den 3 mars 1961 förordnade Kungl. Maj:t om hastighetsbegränsning för motorfordon under den då kommande påskhelgen eller närmare bestämt tiden den 29 mars—den 5 april 1961. Den högsta tillåtna hastigheten sattes till 90 km/tim.

Genom *proposition nr 130* till 1961 års riksdag framlades förslag till bl. a. bestämmelser i vägtrafikförordningen om tillfälliga hastighetsbegränsningar för motorfordon.

Föredragande departementschefen, statsrådet Skoglund, redogjorde för de dittills genomförda försöken med tillfälliga hastighetsbegränsningar samt angav, att det med hänsyn till behovet att framdeles upprepa försöken syntes lämpligt att bestämmelser i ämnet fick inflyta i vägtrafikförordningen. Detta borde enligt departementschefen ske i form av ett allmänt hållet stadgande, enligt vilket det skulle ankomma på Kungl. Maj:t att meddela de föreskrifter angående högsta hastighet, vilka med hänsyn till särskilda förhållanden kunde finnas påkallade för viss tid beträffande riket i dess helhet eller visst område därav. Departementschefen anförde härefter följande.

Jag vill i detta sammanhang tillägga, att jag avser att senare denna dag föreslå Kungl. Maj:t att tillsätta en särskild utredning i anslutning till de fortsatta försök med tillfällig hastighetsbegränsning som avses komma att äga rum vid instundande påskhelg och eventuellt även senare i år. Utredningens uppgift blir att förbereda och följa försöken samt att på grundval av de successivt vunna och bearbetade erfarenheterna lägga fram förslag till den vidare försöksverksamhet som må finnas påkallad i syfte att erhålla konkreta hållpunkter för bedömning av en tillfällig hastighetsbegränsnings inverkan på olycksfrekvensen samt olyckornas typ och svårighetsgrad. Utredningen bör tillika utveckla och redovisa de metoder efter vilka iakttagelser från försöken bör insamlas, grupperas och analyseras för att nå detta syfte.

Utredningen förutsättes kunna slutföras i sådan tid att dess förslag kan avges senast under oktober innevarande år. Därest förslaget skulle inne-

bära fortsatt försöksverksamhet, blir det utredningens uppgift att följa den samma och bearbeta de ytterligare erfarenheter som därvid må vinnas samt att inkomma med därav föranledda tilläggs- eller ändringsförslag.

Utredningsarbetet bör inom ramen för det sålunda angivna syftet i första hand inriktas på att bringa klarhet i fråga om den effekt som en tillfällig hastighetsbegränsning kan ge vid olika maximihastighet och under varierande betingelser i avseende å trafiktäthet, trafikens sammansättning, vägförhållanden, klimattyp samt fartbegränsningsperiodens längd. Uppmärksamhet måste emellertid även ägnas behovet av att vinna närmare kännedom om återverkningarna även i andra hänseenden av en hastighetsbegränsning, såsom i fråga om köbildning och därmed sammanhängande förändringar i framkomligheten på vägarna, trafikintensitet, trafikrytm och medelresehastighet. Vad särskilt medelresehastigheten angår anmäler sig bl. a. även spørsmålet om hastighetsbegränsningens inverkan på befordringstider och transportkostnader samt eljest i transportekonomiskt avseende. Förbises bör icke heller intresset av att vinna närmare erfarenheter beträffande möjligheter och metoder att med tillgängliga resurser säkerställa efterlevnaden av meddelade bestämmelser om tillfällig hastighetsbegränsning.

Vid planläggningen av de fortsatta försöken med tillfällig hastighetsbegränsning skall självfallet hänsyn tagas till de erfarenheter, som vunnits av liknande försök utomlands. Den utredning, som tillkallats för detta ändamål, beräknas, såsom förut nämnts, komma att lämna sin redogörelse före instundande sommar. Om dessa försök torde dock redan på grundval av hittills tillgängliga upplysningar kunna sägas, att de till stor del burit improvisationens prägel och därför endast i begränsad omfattning torde kunna läggas till grund för den systematiska planläggning, varom här är fråga. Med den omfattning, uppläggning och inriktning som den av mig föreslagna utredningen kommer att få kan den sålunda förväntas bli av betydelse även på det internationella planet.

Andra lagutskottet behandlade propositionen i sitt utlåtande nr 48. I samma utlåtande behandlade utskottet dels *motionerna* I: 49 och II: 65, vari hemställdes om införande av temporär hastighetsbegränsning på försök under perioder icke understigande en månad, dels *motionerna* I: 274 och II: 247, vari hemställdes om förslag till införande av en hastighetsbegränsning till 90 km/tim under den då närmast följande tiden för alla större helger samt för en viss längre sammanhängande period under sommaren 1961, dels *motionen* I: 156, vari hemställdes om genomförande från den 1 juli 1961 i försökssyfte av en hastighetsbegränsning för motorfordon till 80 km/tim under ett år, därvid vid omkörning fri hastighet skulle vara tillåten, dels ock *motionerna* I: 659 och II: 785, vari hemställdes om avslag på propositionen i förevarande del förenat med ett uttalande om att Kungl. Maj:t intill utgången av 1962 ägde företaga försök med tillfälliga hastighetsbegränsningar.

Utskottet anförde bland annat.

Erfarenheterna av de hittills gjorda försöken med tillfälliga hastighetsbegränsningar är — även om några säkra slutsatser ännu icke kan dragas rörande fartbegränsningens inverkan på antalet och arten av inträffade

trafikolyckor — sådana att försöken bör fortsättas. För att möjliggöra en säker bedömning i fråga om hastighetsfaktorns inverkan på olycksfrekvensen och olyckornas svårhetsgrad krävs enligt utskottets mening en serie försök, som göres till föremål för ett grundligt studium.

Rörande de fortsatta försöken uttalade utskottet.

De fortsatta försök med tillfälliga hastighetsbegränsningar, som utskottet ovan uttalat sig för och som därest så finnes lämpligt synes kunna äga rum även innan det föreslagna tillägget i vägtrafikförordningen trätt i kraft, bör enligt utskottets mening anordnas på sådant sätt att de i möjligaste mån bringar klarhet om den effekt i fråga om trafiksäkerheten som en hastighetsbegränsning har vid olika maximihastighet och under växlande betingelser i avseende på trafiktäthet, trafikens sammansättning, vägförhållanden och klimattyp. Uppmärksamhet bör också ägnas åt verkningar i andra hänseenden av en hastighetsbegränsning, såsom i fråga om förändringar i framkomligheten på vägarna. För att förhindra att tillfälliga omständigheter alltför mycket påverkar resultaten av försöken synes det önskvärt, att fartbegränsningsperioderna icke göres alltför korta. Det kan i detta sammanhang ifrågasättas om icke vägar av viss beskaffenhet, såsom t. ex. motorvägar, bör undantagas från fartbegränsning vid något eller några försök. Ett sådant undantagande synes såvitt avser motorvägar kunna ske utan att särskilda vägmärken uppsättes.

Den sålunda skisserade försöksverksamheten kräver att försöken med hastighetsbegränsningar kontinuerligt utformas på grundval av de efter hand vunna erfarenheterna. Med hänsyn härtill finner utskottet icke lämpligt att, såsom hemställts i förevarande motioner, närmare uttala sig för viss hastighetsgräns eller viss längd på fartbegränsningsperioden.

Utskottet hemställde dels att riksdagen, med avslag å motionerna I: 659 och II: 785 såvitt däri yrkats avslag å föreslagna ändringar i vägtrafikförordningen, skulle såsom sin mening giva till känna vad utskottet anfört, dels ock att motionerna I: 659 och II: 785 i övrigt liksom övriga motioner icke skulle föranleda någon riksdagens åtgärd.

Vid utskottets utlåtande fanns fogad en *reservation* av två av utskottets ledamöter, vari förordades bifall till motionerna I: 659 och II: 785 såvitt däri yrkats avslag på de föreslagna ändringarna i vägtrafikförordningen. Därjämte förekom en reservation utan motivering av tre av utskottets ledamöter.

Riksdagen beslöt i enlighet med utskottets hemställan.

Den 23 mars 1961 hade Kungl. Maj:t tillsatt den i propositionen förutskickade utredningen. Denna antog sedermera benämningen *1961 års trafiksäkerhetskommitté*.

Genom förordningen den 2 juni 1961 (nr 297) om ändring i vägtrafikförordningen intogs den i propositionen aviserade bestämmelsen om tillfällig hastighetsbegränsning i vägtrafikförordningen.

1961 års trafiksäkerhetsutrednings redogörelse

Den 8 november 1961 avgav 1961 års trafiksäkerhetskommitté redogörelse angående tillfällig hastighetsbegränsning i motortrafiken under år 1961.

Kommittén angav däri, att dess verksamhet tagit formen av en sammanhängande observationsserie under tiden den 15 maj—den 15 september. På kommitténs förslag hade under denna tid hastighetsbegränsning ägt rum dels i samband med pingsthelgen under tiden den 19—den 24 maj, dels under en period om tre veckor under tiden den 22 juni—den 12 juli omfattande bl. a. midsommarhelgen, dels slutligen under tiden den 1—den 11 september. Observationsperioden omfattade således tillhopa 86 dagar med fri fart och 38 dagar med fartbegränsning. Hastighetsgränsen hade vid samtliga försök legat vid 90 km/tim.

Efter redogörelse för bl. a. arbetets planläggning och bedrivande, olycksfalls- och trafikutvecklingen under observationsperioden samt efterlevnaden av hastighetsbegränsningen redovisade kommittén sina slutsatser av försöken enligt följande.

Analysen av olycksutvecklingen under observationsperioden har givit vid handen att olycksfrekvensen varit lägre under tid då fartbegränsning rått än under perioden i övrigt. Minskningen har dessutom varit förhållandevis större i fråga om olyckor av svårare typ än för de övriga. Den fråga som i anledning härav anmäler sig till besvarande är i vad mån de sålunda iakttagna förändringarna till det bättre i olycksutvecklingen kan återföras på hastighetsbegränsningen. Härutinnan vill kommittén anföra följande.

En förändring i olycksutvecklingen under ett enstaka försök tillåter icke några säkra slutsatser rörande orsakssammanhanget. Därest förändringen återkommer vid ytterligare försök under motsvarande förhållanden ger detta emellertid anledning att räkna med ett samband mellan förändringen och den för försöken specifika variationen i de yttre betingelserna för trafiken, d. v. s. hastighetsbegränsningen.

Fartbegränsningsperioderna företer en påtaglig inbördes överensstämmelse i olycksutvecklingen. I huvudsak motsvarande inbördes överensstämmelse föreligger mellan de i observationsserien ingående fartfria perioderna. Söker man en gemensam anknytningspunkt för å ena sidan olikheterna i utvecklingen mellan de fartfria och de fartbegränsade perioderna och, å andra sidan, likformigheten i utvecklingen inom vardera periodgruppen, synes knappast någon annan erbjuda sig än hastighetsbegränsningen.

Tanken att hastighetsbegränsningen kan ha bidragit till den gynsamma olycksutvecklingen under fartgränsperioderna jämfört med den av observationsperioden omfattade fartfria tiden vinner stöd vid undersökningen av olyckornas fördelning på vägar av olika typ. Denna har givit till resultat att de till höga hastigheter särskilt inbjudande vägarna minskar sin andel i olyckorna under fartgränsperioderna, en minskning som till yttermera visso är särskilt accentuerad om jämförelsen inskränkes till de tre riksvägarna 1, 2 och 13. Den i samband med fartbegränsningen iakttagna nedgången i olycksfrekvensen har alltså gjort sig mera märkbar på vägar där de höga hastigheterna är vanligast.

Vad nu sagts om nedgången överhuvud i olycksfrekvensen under tid

med fartbegränsning gäller även om nedgången tenderar att i högre grad hänföra sig till de svårare olyckorna än till de övriga. Särskilt tydligt framträder denna tendens om man samtidigt beaktar olyckornas fördelning på olika vägtyp. Iögonfallande är i detta hänseende bortfallet helt och hållet av dödsolyckor på riksvägarna 1, 2 och 13 och den på dessa vägar till icke mindre än 40 procent beräknade nedgången av antalet svåra personskadeolyckor överhuvud mot 30 procent för riksvägnätet i dess helhet och endast 10 procent för vägnätet i övrigt.

I linje med de till höga farter inbjudande vägarnas större andel i nedgången i olycksfrekvensen ligger minskningens tendens att till en jämförelsevis större del hänföra sig till de typer av olyckor vid vilka farten kan beräknas ofta äga en avgörande inverkan t. ex. avsvängningsolyckorna.

Tanken att fartbegränsningen kan vara orsaken till den gynnsamma olycksutvecklingen under fartgränsperioderna stödes i viss mån också därav att någon motsvarande genomgående skillnad mellan fartfria och fartbegränsade perioder icke kunnat iakttagas inom den av försöken i praktiken icke berörda tätbebyggelsen.

Kommittén angav vidare att enligt dess mening vägande skäl förekom till antagande att den under fartbegränsningsperioderna inträdda förbättringen i olycksfallsutvecklingen hade sin orsak i hastighetsbegränsningen. Kommittén hänvisade därvid jämväl till den utredning angående uppläggnings- och erfarenheterna av vissa i utlandet på försök införda tillfälliga fartbegränsningar för motorfordonstrafiken, som dåmera avgivits av den under sommaren 1960 tillsatta utredningen. Vidkommande återverkningarna på trafikutvecklingen av tillfällig hastighetsbegränsning av den art, som nu prövats i vårt land, uttalade kommittén som sin mening att de, såvitt av försöken framgår, i allt fall icke syntes vara av beskaffenhet att medföra någon större olägenhet ur allmän synpunkt mot bakgrunden av förbättringen i olycksutvecklingen.

Kommittén föreslog ytterligare försöksverksamhet och anförde i denna del:

Den nu genomförda försöksserien får visserligen enligt kommitténs mening anses ha givit grundad anledning till antagande att man genom hastighetsbegränsning kan uppnå en dämpning av olyckfrekvensen och en förskjutning i olycksutvecklingen mot mindre allvarliga olyckor. Det vore emellertid förhastat att av detta draga slutsatsen att utredningen därmed kan anses fullständig. Önskvärt vore att det vunnna iakttagelsematerialet kunde utökas genom ytterligare försök. Detta gäller bl. a. väderlekens och väglagets inverkan på fartbegränsningens effekt och möjligheten att i längden säkerställa efterlevnaden på hittillsvarande nivå. Man skulle härigenom erhålla en vidgad grundval för mera definitiva omdömen. Behov föreligger dessutom att genom vissa variationer i försöken skapa klarhet rörande den ändamålsenligaste utformningen av den tillfälliga hastighetsbegränsningen såsom ett reguljärt trafiksäkerhetspolitiskt instrument att användas under speciella förhållanden. Det gäller härvidlag bl. a. frågor sådana som hastighetsgränsens läge, de särskilda omständigheter vid vilka hastighetsbegränsning ter sig såsom mest motiverad, behovet och lämpligheten av tillfällig hastighetsbegränsning på regional basis etc.

Rörande det ytterligare innehållet i kommitténs redogörelse tillåter sig utskottet att hänvisa till redogörelsen.

Redogörelsen har varit föremål för remissbehandling.

Motionerna

Motionärerna hänvisar till 1961 års trafiksäkerhetskommittés redogörelse samt anger, att denna på ett avgörande sätt bekräftar att fartbegränsningar icke bara minskar olycksriskerna utan också — vilket enligt motionärernas förmenande är det viktigaste — nedbringar antalet dödsfall i trafiken. Motionärerna anför härefter.

Under observationstidens 86 fartfria dagar inrapporterades 4 939 olyckor i trafiken. Motsvarande antal under de 38 dagar då hastighetsbegränsningen gällde utgjorde 1 896. Detta innebär en genomsnittlig minskning per dag från 57,4 för fartfria dagar till 49,9 för fartbegränsade. Under dagarna med fri fart inträffade 163 dödsolyckor mot 50 under dagarna med fartbegränsning. Per dag räknat en minskning från 1,9 till 1,3. Minskningen av antalet vid dessa olyckor dödade är ändå större. Under de fartfria dagarna dödades 186 personer mot 51 under fartbegränsningsdagarna, en minskning per dag från 2,2 till 1,3. 505 personer skadades svårt under fartfria perioder mot siffran 177 för fartbegränsningsperioderna. Per dag en minskning från 5,9 till 4,7 eller med en olycka per dag. Antalet vid dessa olyckor svårt skadade är 637 respektive 192. En minskning per dag från 7,4 till 5,1 eller ca 2 per dag. Vidare minskades de lindriga personskadorna med tre om dagen och olyckor med enbart egendomsskador som följd med lika många.

Redogörelsen visar också, att de fartinbudande vägarna minskar sin andel i olyckorna under fartgränsperioderna. Denna minskning är mera markant i fråga om de svåraste olyckorna. Tendensen framgår tydligt vid studium av trafiksäkerhetskommitténs specialundersökningar beträffande riksvägarna 1, 2 och 13. Inte en enda dödsolycka inträffade på dessa våra viktigaste riksvägar under fartbegränsningen. Under den fartfria delen av observationsperioden noterades här 27 dödsolyckor med tillhoppa 32 dödsoffer. Under de 38 dagarna med fartbegränsning inträffade på dessa tre vägar 18 olyckor med svåra personskador mot 70 liknande olyckor under den fartfria tiden.

Omkörningsolyckorna per dag räknat har minskat från 2,5 till 1,6. Mer än hälften av minskningen föll på riksvägnätet.

Medelresehastigheten har nedgått med ca 3 km/tim och sålunda endast rönt liten inverkan av hastighetsbegränsningen. Den jämnare trafikrytmen under fartbegränsningsperioderna gör att någon ökning av köbildningen tvärt emot vad man förmodat inte skett, vilket bestyrkes av statspolisens uppgifter.

Av det anförda utdraget av 1961 års trafiksäkerhetskommittés redogörelse framgår, att antalet dödsolyckor och svårare olycksfall i trafiken skulle avsevärt minska om generell hastighetsbegränsning i motortrafiken genomfördes.

Utskottet

Frågan om införande av generell hastighetsbegränsning för motorfordon jämväl utom tätbebyggt område har, såsom ovan närmare angivits, under

senare år vid ett flertal tillfällen behandlats av riksdagen. Förslagen om sådan begränsning har därvid icke vunnit riksdagens bifall.

Under hänvisning till den redogörelse, som framlagts av 1961 års trafik-säkerhetskommitté, har i de nu förevarande motionerna hemställts att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t måtte anhålla om skyndsamt prövning av möjligheterna att med beaktande av hittills vunna erfarenheter införa en generell fartbegränsning till 90 km/tim.

Utskottet vill erinra om att den hittills bedrivna försöksverksamheten icke gällt generell fartbegränsning utan avsett att utröna den tillfälliga hastighetsbegränsningens betydelse såsom ett reguljärt trafiksäkerhetspolitiskt instrument att användas under särskilda förhållanden. Kommittén har visserligen ansett att den genomförda försöksserien givit grundad anledning till antagande att man genom hastighetsbegränsning skulle kunna minska olycksfallsfrekvensen och förskjuta olycksutvecklingen mot mindre allvarliga olyckor. Kommittén har emellertid vidare angivit, att utredningen icke kunde anses fullständig, och föreslagit fortsatt försöksverksamhet avseende bl. a. så betydelsefulla frågor som den mest ändamålsenliga utformningen av en tillfällig hastighetsbegränsning, hastighetsgränsens läge och möjligheten att i längden säkerställa efterlevnaden på hittillsvarande nivå. Enligt vad utskottet erfarit, har fortsatt försöksverksamhet också allmänt tillräckts av de remissinstanser, som yttrat sig över kommitténs redogörelse.

Det synes utskottet vara av väsentligt intresse att den avsedda försöksverksamheten får fortgå. Med hänsyn särskilt till vad kommittén anfört om behovet av fortsatt utredning före avgivandet av mera definitiva om-dömen rörande tillfällig fartbegränsning, synes det utskottet uppenbart att hittills vunna erfarenheter icke kan utgöra tillräcklig grund för ett ändrat ställningstagande från riksdagens sida till frågan om generell hastighetsbegränsning.

På grund av vad sålunda anförts får utskottet hemställa,

att förevarande motioner, I: 75 och II: 103, icke måtte föranleda någon riksdagens åtgärd.

Stockholm den 14 februari 1962

På tredje lagutskottets vägnar:

HUGO OSVALD

Vid detta ärendes behandling har närvarit:

från första kammaren: herrar Osvald, Göran Karlsson, Kristiansson, Ebbe Ohlsson, Knut Johansson, Åkesson, Åke Larsson och Ernst Olsson;

från andra kammaren: herrar Levin, Nyberg, fru Torbrink, herrar Andersson i Ryggestad*, Persson i Tandö, Hamrin i Kalmar, Wachtmeister och Mattsson.

* Ej närvarande vid utlåtandets justering.