

## Nr 1036

Av herrar **Eliasson** i Sundborn och **Larsson** i Luttra, *i anledning av Kungl. Maj:ts proposition nr 111, med förslag till förordning om ändrad lydelse av 56 § 4 mom. vägtrafikförordningen den 28 september 1951 (nr 648).*

(Lika lydande med motion nr 831 i Första kammaren)

I Kungl. Maj:ts proposition nr 111 föreslås sådana ändringar i 56 § 4 mom. vägtrafikförordningen att Kungl. Maj:t eller den myndighet som Kungl. Maj:t bestämmer kan meddela föreskrifter om hastighetsbegränsning utan nuvarande inskränkning till viss tid. Avsikten är att hastighetsbegränsningar, differentierade efter olika vägars beskaffenhet, skall kunna införas. Bakom förslaget i propositionen ligger en strävan att uppnå större trafik-säkerhet.

Ett stort antal personer dödas eller åsamkas skador som leder till invaliditet varje år genom trafikolyckor. Effektiva åtgärder måste vidtagas för att olyckorna skall minska. En undersökning som nyligen företagits vid statens väginstitut visar enligt pressuppgifter, att det totala antalet trafikolyckor år 1964 i vårt land var omkring 400 000. De totala olyckskostnaderna beräknas till 2 miljarder kronor. Av grundläggande betydelse i strävandena att öka trafiksäkerheten är högre standard på såväl vägar som fordon. Vidare måste åtgärder vidtagas som gör trafikanterna bättre skickade att uppträda i olika situationer.

I förevarande proposition presenteras en av statens trafiksäkerhetsråd upprättad sammanställning av de resultat angående olycksutvecklingen som kommit fram genom rådets undersökningar beträffande verkningarna av hastighetsbegränsningarna under åren 1963—1966. Sammanställningen synes visa att antalet olyckor minskat påtagligt under perioder med begränsad hastighet. Särskilt framträdande synes nedgången i antalet svåra olyckor vara. Den mest markanta minskningen har vidare inträffat på de större vägar.

Departementschefen anför att resultatet av de hittills genomförda fartbegränsningarna är sådant att det mot bakgrunden av den allvarliga olycksstatistiken skulle vara oförsvarligt att inte pröva denna metod i trafiksäkerhetsarbetet i större skala. Han syftar därvid på möjligheterna att lita till differentierade hastighetsbegränsningar. För den sakens skull begär han att Kungl. Maj:t eller den myndighet som Kungl. Maj:t bestämmer får utfärda

bestämmelser i detta syfte. Vi delar departementschefens uppfattning om angelägenheten av att systemet med hastighetsbegränsningar prövas ytterligare. Vi är inte främmande för att den lösning som han förordar kan komma att visa sig lämplig i framtiden. Däremot anser vi oss inte nu kunna medverka till att Kungl. Maj:t får den fullmakt som begäres i propositionen.

Enligt departementschefens uppfattning bör förberedelserna för införande av differentierade fartbegränsningar ske i sådan ordning att systemet kan börja tillämpas om möjligt i anslutning till den övergångsperiod med en successiv höjning av de hastighetsgränser som gäller vid övergång till högertrafik. Det framgår inte av departementschefens uttalande när han räknar med att differentierade fartgränser skall kunna införas, men fog synes finnas för tolkningen att det avses ske relativt kort tid efter högertrafikens införande. Enligt vår mening talar emellertid övervägande skäl mot att så sker. Det synes mindre lämpligt att i samband med att vägtrafikanterna befinner sig i en i väsentliga avseenden ny situation genomföra det i propositionen framlagda förslaget, som också måste komma att ställa alldeles speciella krav på trafikanterna.

Skärpt trafikövervakning utgör ett viktigt led i kampen mot trafikolyckorna. Systemet har prövats i vårt land vid några tillfällen med goda resultat. Enligt vår uppfattning är det angeläget att denna övervakning prövas ytterligare så att säkrare material för en jämförelse med resultatet av andra åtgärder, däribland hastighetsbegränsningar, blir tillgängligt. Detta bör ske innan ställning tas till mera permanenta differentierade fartbegränsningar.

För närvarande finns inte tillräckligt material för en slutgiltig bedömning av värdet av hastighetsbegränsningar av detta slag. Material som gäller vårt eget land saknas helt. Kungl. Maj:t bör därför inom ramen för nuvarande lydelse av 56 § 4 mom. vägtrafikförordningen företa prov även med differentierade fartbegränsningar. De erfarenheter som därvid vinnes bör sedan ligga till grund för ställningstaganden beträffande differentierade fartbegränsningar.

Vid denna försöksverksamhet bör bl. a. utrönas hur trafikanterna reagerar för den omfattande skyltning som måste bli följden av fartbegränsningar av här avsett slag. Departementschefen går i propositionen visserligen inte in på frågan om vilka fartgränser som kan tänkas eller hur stor differentieringen kan antas bli, men man torde kunna utgå från att skyltningsfrekvensen blir av den storleksordningen att risken för att förmågan hos trafikanterna att uppfatta skyltarna avtrubbas inte kan förbigås. Klarhet beträffande verkningarna i detta avseende måste nås innan slutgiltig ställning tas till förslaget i förevarande proposition.

Departementschefen berör ej heller de tekniska förutsättningarna för differentierade hastighetsbegränsningar. Detta spørsmål kompliceras av det förhållandet att vägarnas standard kan växla mellan olika årstider och trafikintensiteten mellan olika tider på dygnet i en utsträckning som motiverar

skilda hastigheter. De tekniska frågorna måste tillmätas sådan betydelse att riksdagen borde ha fått en redogörelse härom.

Vidare finner vi det anmärkningsvärt att i sammanhanget så viktiga instanser som statens vägverk och rikspolisstyrelsen inte beretts tillfälle att yttra sig över det i propositionen framlagda förslaget.

Enligt vår uppfattning bör riksdagen sålunda inte nu ge Kungl. Maj:t den begärda fullmakten. Den bör i stället anhålla om ytterligare försöksverksamhet med i första hand trafikövervakningar och hastighetsbegränsningar. De erfarenheter som därvid nås kan sedan ligga till grund för mera definitiva ställningstaganden beträffande åtgärder i trafiksäkerhetsfrämjande syfte.

Med hänvisning till vad som ovan anförts hemställas,

att riksdagen med avslag på Kungl. Maj:ts proposition nr 111 måtte i skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla om fortsatt försöksverksamhet inom ramen för nu gällande lagstiftning med olika slag av trafiksäkerhetsfrämjande åtgärder för vinnande av tillräckligt underlag för ny proposition till riksdagen med ställningstaganden beträffande trafiksäkerhetens främjande, enligt i motionen anförda riktlinjer.

Stockholm den 25 april 1967

*Lars Eliasson*

i Sundborn

*Gunnar Larsson*

i Luttrø