

Nr 1037

Av fru Nettelbrandt m. fl., 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 832 i Första kammaren)

I Kungl. Maj:ts proposition nr 111 föreslås sådan ändring av 56 § 4 mom. vägtrafikförordningen att Kungl. Maj:t eller den myndighet som Kungl. Maj:t bestämmer kan meddela föreskrifter om hastighetsbegränsning utan nuvarande inskränkning av denna rätt till »viss tid». Av propositionen kan utläsas att Kungl. Maj:t ämnar använda denna rätt till att införa permanenta fartbegränsningar i hela landet, varvid fartgränserna skall varieras med hänsyn till vägarnas allmänna standard.

Frågan om bestående fartbegränsningar på alla vägar är mycket kontroversiell. Som i propositionen påpekas har den också i flera sammanhang varit föremål för myndigheternas överväganden och även dryftats i riksdagen. Frågan har dock alltid fallit. En väsentlig invändning har varit, att den permanenta fartbegränsningen skulle med tiden avtrubba trafikantens respekt för begränsningen och därigenom generellt sett undergräva lydningen för trafikbestämmelserna och icke heller ge den positiva effekt som eftersträvats. Att denna invändning icke saknar grund kan redan nu konstateras på permanent hastighetsbegränsade infartsleder nära större städernas centrala delar, där t. ex. en för bilisten obegriplig 50-kilometersgräns medvetet överträds av ett stort antal trafikanter, vilket icke befäster laglydningen för trafikbestämmelser varken hos de felande eller hos de tills vidare laglydiga.

Departementschefen åberopar i propositionen den hastighetsbegränsning »i någon form» som förekommer i de flesta stater i USA, där på vissa håll anges s. k. »rekommenderad hastighet» i stället för maximihastighet. Statsrådet vill likaså erinra om att ökat intresse visats inom Europa för allmänna hastighetsgränser. Härtill må anmärkas, att i de stater i USA där allmänna hastighetsgränser förekommer, dessa nu varat så länge, att det veterligen icke finns något jämförelsematerial med förhållandena vid specialbegränsning av endast vissa vägar eller vägsträckor eller vid fri fart på motsvarande vägar. Varje svensk jämförelse med bilisternas laglydning i farthänseende i USA faller på den diskrepans som föreligger mellan trafikövervakningen där och

Bihang till riksdagens protokoll 1967. 4 saml. Nr 1037—1040

de möjligheter av liknande art som Sverige under mycket lång tid kan uppnå. Erfarenheter från andra länder med mindre goda övervakningsmöjligheter än USA:s ger f. ö. intryck av en tämligen låg respekt för en permanent fartgräns. Däremot kan konstateras, att laglydnaden under de tillfälliga fartbegränsningarna i Sverige varit relativt god.

Av den redovisning som förekommer i propositionen om utfallet av de tillfälliga fartbegränsningarna framgår klart deras dämpande effekt på trafikolyckorna. Man kan emellertid inte därav dra några slutsatser om effekten av en total permanent fartbegränsning. Endast i något undantagsfall har någon av dessa tillfälliga begränsningar gällt så länge som en månad.

1961 års trafiksäkerhetskommitté ansåg sig efter 2 års försök kunna konstatera, att »en tillfällig hastighetsbegränsning av den art som kommittén prövat (kurs. här) är ett tjänligt och lämpligt instrument till förekommande av trafikolyckor». Kommittén var sålunda angelägen betona, att några slutsatser om verkningarna av långa eller permanenta fartgränser icke kunde dras av försöken.

Tillfälliga fartbegränsningar har förekommit i flera länder och ibland givit skiftande resultat, vilket ofta föranlett generella slutsatser i den ena eller andra riktningen. De skilda utfallen har sannolikt haft sin grund i olikheter i det tekniska genomförandet men i hög grad också berott på de skilda förutsättningarna för trafiken i olika länder, t. ex. vägarnas beskaffenhet, avstånden mellan tätorterna, trafikintensiteten, klimat, höjd- och terrängförhållanden, olikheter i nationella temperament o. s. v. Det finns all anledning förmoda, att även utfallet av permanenta fartbegränsningar blir olika i olika länder. Exempel finns att försök med långvarig fartbegränsning gjorts men att resultatet icke manat till fortsättning. Man torde därför inte heller böra dra generella slutsatser för svenskt vidkommande av utfallet av permanenta fartbegränsningar i annat land.

Vad här anförts talar för att permanenta fartbegränsningar i stor skala icke bör genomföras utan att noggranna försök i vårt eget land under en lång period dessförinnan klart visat åtgärdens positiva värde och de förutsättningar i fråga om trafikövervakning m. m. som detta kräver. Att härvid varierande fartgränser kommer till användning alltefter vägarnas olika standard är säkert av värde. En sådan försöksperiod torde lämpligast böra både föregås och efterföljas av perioder med i huvudsak fri fart — givetvis med erforderliga lokala fartbegränsningar av den art som redan finnes — för att ge material till en representativ jämförande överblick av olycksutvecklingen. Måhända kan försöksperioden omfatta endast en del av landet, medan trafiken i huvudsak är fri i andra landsdelar.

Att — som departementschefen synes överväga — låta fartbegränsningen i samband med högertrafikens genomförande direkt övergå i permanenta fartbegränsningar är icke att tillråda, när det objektiva jämförelsematerialet i sådant fall ej kan erhållas. Däremot bör givetvis erfarenheterna från upp-

följningen av trafikomläggningen kunna tillgodogöras vid den totala bedömningen av spörsmålet om införande av permanenta fartgränser.

En nödvändig fristående försöksverksamhet av längre omfattning kan Kungl. Maj:t genomföra redan i kraft av nuvarande bestämmelser i vägtrafikförordningen. Skulle försöken — med representativt jämförelsematerial — ge vid handen att Kungl. Maj:t anser skäl föreligga för permanenta hastighetsgränser i stor skala på landets vägnät, bör särskild proposition här om framläggas. Riksdagen får härigenom tillfälle att tillkännage sin mening i det aktuella läget och på grundval av försöksverksamhetens material. Att genom den föreslagna ändringen i vägtrafikförordningen nu ge Kungl. Maj:t fullmakt in blanco att efter egen prövning genomföra en så omdiskuterad och starkt kontroversiell åtgärd bör icke ske.

Med hänvisning till det anförda hemställas,

att riksdagen måtte besluta att

1. avslå Kungl. Maj:ts proposition nr 111,
2. i skrivelse till Kungl. Maj:t *dels* anhålla om fristående försöksverksamhet av längre omfattning med permanenta fartbegränsningar enligt i motionen angivna riktlinjer, *dels* begära att — i den händelse försöken vid representativ jämförelse ger positiva resultat — särskild proposition i ämnet föreläggs riksdagen.

Stockholm den 25 april 1967

Cecilia Nettelbrandt (fp)

Erik Tobé (fp)

Elias Jönsson (fp)

i Ingemarsgården

Mac P. Hamrin (fp)

Sigfrid Löfgren (fp)

Sören Norrby (fp)

i Kalmar

Gideon From (fp)

W. Werbro (fp)