

Nr 815

Av herr **Ullsten m. fl.**, om försök med differentierad permanent hastighetsbegränsning.

(Lika lydande med motion nr 639 i Första kammaren)

De tillfälliga hastighetsbegränsningar som sedan 1961 genomförts i samband med längre helger och under industrisemestrarna har givit ett entydigt resultat. Trafikolyckorna har minskat både i antal och svårighetsgrad om man jämför med motsvarande perioder med fri fart. 1961 års trafiksäkerhetskommitté har analyserat resultaten och publicerat dem i ett betänkande 1964 (ett sammandrag återfinns i proposition nr 132, 1964). Av dessa framgår t. ex. att de s. k. singelolyckorna, dvs. olyckor där endast en bil varit inblandad, per dag räknat var 17,5 under frifartsperioden men endast 15,7 under fartbegränsningsperioden. De s. k. utsvängningsolyckorna minskade genom fartbegränsningen från 4,8 per dag till 3,6 och omkörningsolyckorna minskade med i genomsnitt omkring 20 procent. På de större vägarna var nedgången ännu mera markant.

Resultaten visar också på en glädjande begränsning i de inträffade olyckornas omfattning. Från försök 1961 rapporteras t. ex. att vid de 163 olyckor med dödlig utgång som inträffade under de studerade frifartsperioderna omkom sammanlagt 186 personer. För perioden med fartbegränsning omkom 51 personer vid 50 olyckor. 1962 blev resultatet likartat. Vid 148 olyckor med dödlig utgång omkom 186 personer under den observationsperiod då farten var fri. Under hastighetsbegränsningsperioden omkom 94 personer vid 88 olyckor. Dessa resultat visar också på en annan tendens som även stöds av andra observationer, nämligen att olyckornas antal och svårighetsgrad även varierar med olika maximihastigheter vid fartbegränsningarna. 1962, då resultatet som framgått var något sämre än 1961, var hastighetsgränsen 100 km per timme mot 90 km per timme 1962. De resultat som kunnat avläsas under fartbegränsningarna efter 1962 har visat i stort sett likartade tendenser.

De kommentarer som gjorts till dessa resultat har genomgående varit positiva. Majoriteten av de myndigheter och organisationer som yttrat sig över trafiksäkerhetskommitténs betänkande har delat kommitténs slutsats att fartbegränsningarna haft en klart gynnsam inverkan på olycksfallsutvecklingen.

En organisation, Nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande, har ansett att resultaten av de tillfälliga hastighetsbegränsningarna nu är så

uppmuntrande att det finns skäl att överväga en permanent hastighetsbegränsning. NTF förutsätter att man i så fall bör ha varierande högsta tillåtna farter med hänsyn till vägarnas beskaffenhet, trafikintensiteten m. m.

Vi delar den uppfattningen. Man kan visserligen inte med full säkerhet hävda att permanent fartbegränsning skulle ge samma resultat som de tillfälliga givit. De tillfälliga hastighetsbegränsningarna har t. ex. varit förenade med en mycket intensiv övervakning. Med hänsyn till nuvarande resurser kan denna övervakning inte genomföras permanent. Som trafiksäkerhetskommittén hävdar finns det emellertid ingen anledning att tillskriva trafikövervakningen någon avgörande inverkan på olycksfallsutvecklingen under fartbegränsningsperioderna. Dessutom finns ju möjligheter att genom en förbättring av de tekniska hjälpmedlen ordna kontinuerlig fartkontroll utan att särskilt stora personella resurser behöver utnyttjas, t. ex. genom ständig radarkontroll av den typ som finns på många vägar i USA.

Det är också viktigt att konstatera att hastighetsbegränsningarna inte kan påvisas ha några betydelsefulla negativa verkningar. Förlusten i restid är relativt obetydlig. Vid en fartgräns på 90 km/tim. beräknas den till i genomsnitt 12 procent, vid 100 km/tim. ca 6 procent. För den tyngre nyttotrafiken gäller redan generella fartgränser.

En viktig invändning mot de hittills genomförda fartbegränsningarna är dock bristen på differentiering av den högsta tillåtna farten. Det är t. ex. klart att 90 km som högsta fartgräns är onödigt låg för svagt trafikerade vägar i glesbebyggda delar av landet. Kritiken från trafikanterna i t. ex. delar av de nordligaste länen i detta avseende har varit i högsta grad berättigad. Vid en permanent hastighetsbegränsning bör hänsyn tas till att olika vägförhållanden motiverar en differentiering av fartgränsen. En lämplig differentiering av fartgränserna kunde vara 50 km/tim. inom tätbebyggt område, 90 km/tim. på de medelgoda riks- och länsvägarna och 110 km/tim. för motorvägar och andra vägar med jämförbar trafikstandard. Det kan också vara rimligt att närmare pröva möjligheterna att göra en differentiering mellan dag- och nattrafik.

Som bl. a. NTF framhållit finns det emellertid fortfarande obesvarade frågor om hastighetens inverkan på olycksfallsfrekvensen. NTF föreslår därför att man på prov genomför en längre sammanhängande period med generell fartbegränsning för att därigenom få ett mera tillförlitligt underlag när det gäller att bedöma nyttan av en permanent hastighetsbegränsning.

Vi anser för vår del att de erfarenheter som redan vunnits ger klara belegg för att en permanent hastighetsbegränsning skulle befrämja trafiksäkerheten avsevärt. Trots detta har vi inga invändningar att göra emot att man innan definitivt beslut om en sådan åtgärd fattas avvaktar resultatet av ett försök av den typ som NTF föreslagit. Ett sådant försök skulle framför allt kunna ge viktiga erfarenheter för utformningen av en permanent

hastighetsbegränsning, val av fartgränser, möjligheter till differentiering under olika tider av dygnet för bedömningen av övervakningens utformning och betydelse, etc. Den skulle också kunna ge goda upplysningar om inverkan av olika väderleksförhållanden. Försöksperioden bör emellertid i så fall inte begränsas i tiden utan gälla tills vidare, så att principbeslut m. m. i frågan om en permanent hastighetsbegränsning kan fattas före fartbegränsningsperiodens utgång.

Med hänvisning till det ovan anförda hemställer vi,

att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t begär att en längre sammanhängande försöksperiod med differentierad permanent hastighetsbegränsning förberedes och att förslag om dess genomförande snarast förelägges riksdagen.

Stockholm den 26 januari 1967

Ola Ullsten (fp)

Claes Elmstedt (cp)

Sigvard Larsson (fp)

Nr 816

Av herr **Grebäck m. fl.**, om statligt stöd åt trädgårdsrådgivning.

(Lika lydande med motion nr 647 i Första kammaren)

Stockholm den 26 januari 1967

Erik Grebäck (cp)

Carl Eric Hedin (h)

Karin Wetterström (h)
