

Nr 614

Av herr **Nilsson** i Göteborg **m. fl.**, i *anledning av Kungl. Maj:ts proposition, nr 172, med förslag till förordning om ändring i vägtrafikförordningen den 28 september 1951 (nr 648).*

1953 års trafiksäkerhetsutredning, som grundligt och förutsättningslöst övervägt möjligheterna att på kortare sikt nedbringa den nuvarande höga trafikolycksfrekvensen i vårt land, har ansett sig böra föreslå generell hastighetsbegränsning såväl inom som utom tätbebyggt område. Denna åtgärd har, för så vitt angår förslaget om hastighetsbegränsning *utom* tätbebyggt område, utlöst en livlig diskussion och föranlett en intensiv detaljkritik av utredningens källmaterial och argumentation.

Vid remissbehandlingen har en i vissa läger förutsedd motvilja mot förslaget om den fria hastighetens slopande kommit till uttryck. En stor del av de remissinstanser, som avstyrkt förslaget, är organisationer, som företräda bil- eller trafiknäringarna samt den i motorsammanslutningar organiserade mindredelen av de svenska bilisterna. Dessa organisationers objektivitet vid bedömandet av förslaget ifrågasättes icke, men en motvikt till deras uppfattning har saknats, då de skaror av medborgare, som icke äga bil eller ehuru bilägare stå utanför bilistorganisationerna, icke haft samma möjlighet att göra sin mening gällande. I detta sammanhang förtjänar framhållas, att endast omkring 160 000 bilförare voro anslutna till bilorganisationer vid slutet av år 1954, under det att antalet bilar vid samma tidpunkt beräknades vara 650 000.

Av de myndigheter och från bilintressena fristående sammanslutningar, som yttrat sig, är antalet som i princip tillstyrkt förslaget om begränsad hastighet utanför tätbebyggt område betydligt större än antalet av dem som avstyrkt detsamma.

Den kritik, som riktats mot ifrågavarande förslag, har i stort sett begränsat sig till statistiska och matematiska analysfrågor och har icke enligt vår uppfattning vederlagt utredningens argument. I Kungl. Maj:ts proposition nr 172 konstateras att »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».

Utredningens argumentering för en hastighetsbegränsning och därav föranledda överväganden skola här icke rekapituleras. Det väsentliga är frågan: *Hur skall trafiksäkerheten utan dröjsmål kunna avsevärt förbättras?*

Inför det avgörande, som nu förestår i och med riksdagsbehandlingen av Kungl. Maj:ts proposition nr 172, är det viktigt att klarlägga, att om hastighetsbegränsningen icke prövas nu, återstår icke någon större möjlighet att på kort sikt nedbringa trafikolycksfrekvensen. Något effektivt alternativ har icke förebragts, vare sig vid remiss- eller departementsbehandlingen av trafiksäkerhetskomplexet. Det må vara förenat med vissa betänkligheter att slopa den fria hastigheten och få en effektiv övervakning av hastighetsbestämmelsernas efterlevnad till stånd, men ännu mer betänkligt torde vara att icke praktiskt pröva en anvisad möjlighet till minskning av trafikolyckorna.

Trafiken fortsätter att växa, och trafikolycksfrekvensen fortsätter att öka. Den successiva vägupprustningen, det fortsatta upplysningsarbetet, den effektiviserade trafikövervakningen och de författningsskärpningar av mindre genomgripande slag, som nu förelagts riksdagen, komma förmodligen att till en del mildra den växande trafikens skadeverkningar. Men någon radikal omsvängning kommer säkerligen icke att ske inom de närmaste åren genom dessa åtgärder. Inför detta perspektiv måste enligt vårt förmenande alla betänkligheter mot införandet av en generell hastighetsbegränsning ute på vägarna vika. Intet motsäger antagandet, att nedsatt fart kommer att minska antalet trafikolyckor.

En allmän hastighetsbegränsning bör vidare kunna ge positivt resultat utan tidsutdräkt, vilket bör beaktas i dagens svåra trafiksäkerhetsläge. Det »trängande behov», vid vilket hastighetsbegränsning enligt proposition nr 172 bör tillgripas, föreligger redan nu.

Med stöd av det anförda och åberopande 1953 års trafiksäkerhetsutrednings enligt vår uppfattning övertygande bedömning hemställes,

att riksdagen måtte besluta ändra 56 § vägtrafikförordningen i enlighet med 1953 års trafiksäkerhetsutrednings förslag, innebärande en generell begränsning av lättare motorfordons hastighet till 80 km/tim. utanför tätbebyggt område, och således i denna punkt avslå Kungl. Maj:ts proposition nr 172.

Stockholm den 15 april 1955

Olof Nilsson
Göteborg

Elsa Johansson

Fridolf Jansson
i Benestad