

## Nr 9

### *Utlåtande i anledning av väckta motioner om viss fartbegränsning för motorfordon.*

Andra lagutskottet har till behandling förehaft två inom riksdagen väckta, till lagutskott hänvisade motioner, nr 222 i första kammaren av herr *Johansson, Theodor, m. fl.* samt nr 269 i andra kammaren av herr *Andersson* i Björkäng.

I motionerna, vilka är likalydande, har hemställts, »att riksdagen hos Kungl. Maj:t måtte anhålla om förslag av innebörd att motorfordon ej får framföras med högre hastighet än 90 km/tim».

Beträffande de skäl, motionärerna anfört till stöd för sitt yrkande, hänvisas till motionen I: 222.

#### **Gällande bestämmelser**

Gällande bestämmelser om tillåten hastighet för motorfordon återfinnes i *vägtrafikförordningen 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 skymd, 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 bl. a. att sådan buss eller lastbil, vars totalvikt överstiger 2,5 ton, icke får föras med högre hastighet än 60 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 länsstyrelsen 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 §.

Vår nuvarande trafiklagstiftning upptager inga regler om allmän hastighetsbegränsning på vägar utom tätbebyggt område.

### Historik

Hastighetsgränser för motorfordonen har funnits här i landet alltsedan den 1 januari 1907, då vår första förordning om automobiltrafik trädde i kraft. De maximihastigheter, som då föreskrevs, var mycket låga och gällde alla slag av motorfordon. I tätbebyggt samhälle fick hastigheten icke överstiga 15 km/tim i dagsljus och 10 km/tim under mörker. Utom sådant samhälle var högsta tillåtna hastigheten 25 km/tim i dagsljus och 10 km/tim under mörker.

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

1927 års motorfordonssakkunniga fann tiden vara inne att slopa den allmänna hastighetsgränsen för vanliga personbilar och motorcyklar på landsbygden (45 km/tim). De sakkunnigas förslag tillstyrktes av flertalet av de myndigheter och organisationer, vilka yttrade sig i hastighetsfrågan. Vissa av de 16 länsstyrelser, som tillstyrkte förslaget, ansåg sig dock endast med tvekan kunna förorda den fria hastighetens införande, därvid de med skärpa underströk, att anställande av trafikpolis eller vidtagande av någon annan effektiv anordning för vägtrafikens övervakande vore en oundgänglig förutsättning för genomförande av de sakkunnigas förslag.

I *proposition nr 121* till 1930 års riksdag uttalade *departementschefen*, att han icke funnit tiden vara inne för införandet av fri hastighet för personbilar och motorcyklar på landsbygden. Gränsen för den högsta tillåtna hastigheten borde däremot höjas till 65 km/tim. Något praktiskt behov av högre hastighet föreläge icke. Denna ståndpunkt betingades huvudsakligen av två faktorer, nämligen dels de allmänna trafikerade vägnarnas beskaffenhet och dels den allmänna körkulturen.

I *andra lagutskottet*, dit propositionen remitterades, var åtta ledamöter för och åtta mot fri hastighet. Lotten fällde utslaget till förmån för bibehållande av hastighetsbegränsningen. Lagutskottet, som anslöt sig till departementschefens förslag om en maximihastighet av 65 km/tim, föreslog emellertid, att länsstyrelserna skulle äga rätt att på vissa härför lämpade vägar förordna om fri körhastighet.

Under riksdagsbehandlingen av denna fråga anslöt sig både första och andra kammaren till tanken på införandet av fri hastighet i enlighet med de sakkunnigas förslag, och genom ikraftträdandet av 1930 års motorfordonsförordning infördes sålunda den fria hastigheten för personbilar och motorcyklar utom tätbebyggt område.

### 1953 års trafiksäkerhetsutredning

I sitt den 15 december 1954 framlagda betänkande med förslag till vissa åtgärder för åstadkommande av förbättrad trafiksäkerhet (SOU

1954: 38) har 1953 års trafiksäkerhetsutredning ägnat hastighetsproblemet stor uppmärksamhet.

I betänkandet söker utredningen med omfattande statistiskt material och siffermässiga beräkningar belysa i vad mån hög hastighet kan antagas ha medverkat till uppkomna trafikolyckor, vilka hastigheter som kan betecknas som vanliga på svenska vägar, hur motorfordonen successivt utvecklats mot större fartmöjligheter, hur farten inverkar på fordonens levande kraft och bromssträckor, hur en fartbegränsning visat sig inverka på hastigheten i allmänhet och hur hastigheten inverkar på framkomligheten. Utredningen redovisar därjämte vissa erfarenheter av fartbegränsning i andra länder.

På grundval av det sålunda förebragta materialet framhåller utredningen, att hög hastighet är en av de viktigaste — ja, kanske den allra viktigaste — olycksframkallande faktorn i vägtrafiken. Utredningen säger sig vara övertygad om att en lägre körhastighet i allmänhet på våra gator och vägar kommer att leda till en förbättrad trafiksäkerhet och att den enda möjlighet, som föreligger att genom författningsbestämmelser påverka fordonets körhastighet, är att föreskriva en högsta hastighet, som icke får överskridas. Införandet av fartgräns skulle enligt utredningen gynnsamt påverka trafiksäkerheten i två hänseenden, nämligen dels genom att de ur trafiksäkerhetssynpunkt farligaste hastigheterna skäres bort och dels genom att hela trafikrytmen blir lägre 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 finge anses ringa, förordade att om särskilda skäl därtill förelåge 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. Beträffande förslaget om införande av en allmän hastighetsbegränsning på vägar utom tätbebyggt område gjorde sig synnerligen delade meningar gällande. I många yttranden mötte förslaget kraftig gensaga. Även bland dem som i princip tillstyrkte förslaget uttalades i allmänhet stor tvekan om dess verkningar. Åtskilliga yttranden innehöll yrkanden om modifikationer i utredningens förslag eller utkast till andra regler med samma syfte.

## 1955 års riksdag

*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 upptog densamma förslag till särskild hastighetsbegränsning inom tätbebyggt område och om justering av hastighetsgränserna för lastbilar och andra tyngre fordon. Dessa förslag ledde också till ändringar i vägtrafikförordningen, som därigenom erhöll sina nu gällande regler i dessa hänseenden.

I frågan om allmän hastighetsbegränsning utom tätbebyggt område anförde *föredragande departementschefen, statsrådet Andersson*, bl. a.:

Förslaget om allmän hastighetsbegränsning är utan jämförelse den fråga, kring vilken meningarna skarpast brutit sig i remissyttrandena, och goda skäl har anförts både för och emot förslaget.

Intet tvivel råder om att ett mycket stort antal trafikolyckor med motorfordon helt eller delvis vållas av att fordonen framföres med en hastighet, som icke i tillräcklig mån anpassats till väg- och trafikförhållandena. Den verkställda utredningen ger även i övrigt vid handen, att det icke alltid är väl beställt med förarnas förmåga och vilja att rätta hastigheten efter vad situationen kräver. Varje åtgärd, som kan leda till en bättring i dessa hänseenden, innebär ett steg mot förbättrad trafiksäkerhet. Frågan är enligt min uppfattning av den betydelse, att man icke får tveka att tillgripa även radikala åtgärder, om syftet icke kan nås med mildare medel.

De tekniska framsteg, som bilismen under de sista årtiondena genomgått, har medfört, att man på goda vägar kan hålla en betydligt högre fart än tidigare. Vägnetet har också avsevärt förbättrats. Det är naturligt, att den enskilde bilföraren söker efter förmåga utnyttja de sålunda förbättrade framkomstmöjligheterna. De tekniska framstegen och den fortgående förbättringen av vägbeståndet bör emellertid utnyttjas icke blott för att förkorta körtiden utan även för att befordra trafiksäkerheten. Utredningen har visat, att de vinster i tid och väg, som uppstår genom högre hastighet, är ganska obetydliga. Det kan därför i och för sig knappast sägas vara något ohemult krav på bilisterna, att de avstår från att tillämpa de högsta hastigheterna och genom detta ringa offer i sin mån bidrager till att öka trafiksäkerheten. Önskvärdheten härav inses säkerligen av de flesta bilförare, men den ganska allmänna förekomsten i trafiken av bilar med onödigt hög hastighet visar, att icke alla rättar sitt handlande därefter. Om så varit fallet, skulle frågan om en allmän hastighetsbegränsning icke ha behövt på allvar övervägas.

Det är givetvis riktigt, att även en låg hastighet kan vara alltför hög i förhållande till omständigheterna, liksom att en hög hastighet icke alltid innebär någon mera betydande olycksrisk. Kärnpunkten i hastighetsproblemet är därför också en fråga om hastighetsanpassning och icke en fråga om hastighetsbegränsning. Detta utesluter dock icke att frågeställningarna delvis sammanfaller och att en hastighetsbegränsning kan vara lämplig såsom medel att i vissa fall nå en bättre hastighetsanpassning.

Uppfattningen att en allmän hastighetsbegränsning skulle innebära att en viss hastighet angäves såsom generellt lämplig kan jag icke biträda.

Regeln innebär ju allenast att en hastighet över den angivna gränsen be-tecknas såsom generellt olämplig.

Vad åter angår den invändning mot förslaget, som går ut på att en hastig-hetsbegränsning leder till att trafikövervakningen huvudsakligen inriktas på hastighetskontroll å huvudleder och andra ställen, där överträdelser mot en generell hastighetsbegränsning förmodas bli vanliga, medan över-vakningen av trafiken å andra vägar lämnas åsido, är det uppenbart, att övervakningen måste inriktas på att stävja överträdelser var de än före-kommer. Man kan emellertid inte helt bortse från risken att fastställandet av en allmän fartgräns får till resultat att trafikpolisen kommer att tagas i anspråk för övervakning härav i sådan utsträckning att kontrollen över det individuella körsättet även i fortsättningen kan bli eftersatt.

Ett allvarigare argument mot den föreslagna bestämmelsen är farhågan för att den icke kommer att efterlevas i sådan omfattning, att den kan sägas fullfölja sitt syfte att minska körtempot på vägarna. Nyttan av be-stämmelsen beror mycket på huruvida den av det övervägande antalet motorförare betraktas som lämplig eller åtminstone rimlig och därför i allmänhet efterleves, eller om överträdelser kommer att höra till vanlig-heten. Att införa en bestämmelse, som många, kanske flertalet motorförare i större eller mindre omfattning överträder, väcker betänkligheter bl. a. ur den synpunkten, att den minskar respekten för trafikföreskrifter över huvud och såmedelst motverkar sitt syfte att höja trafiksäkerheten.

Det måste, bl. a. av skäl som sist sagts, anses vara av synnerlig vikt, att en bestämmelse om hastighetsbegränsning kompletteras med en intensiv övervakning av det sätt, på vilket bestämmelsen efterleves. Övervakningen får icke begränsas till stickprovskontroll utan bör vara så effektiv, att en motorförare, som överträder bestämmelsen, måste såsom en praktisk möj-lighet räkna med att bli åtalad och sakfällad. Den måste utsträckas till alla delar av landet och till alla slags vägar. Alldeles speciellt är det av vikt, att övervakningen blir tillräckligt omfattande och effektiv under tiden när-mast efter bestämmelsens ikraftträdande. För närvarande finns emellertid uppenbarligen icke tillräckliga resurser för en övervakning av denna om-fattning. Möjligen kan detta bli fallet efter den utökning av statspolisens personal och förbättring av dess utrustning, som beslutats av 1954 års riksdag. Det då antagna upprustningsprogrammet kan icke förväntas bli slutfört förrän tidigast vid utgången av år 1956. Å andra sidan är det icke uteslutet, att en mera intensiv trafikövervakning kan leda till en sådan förbättring av trafikförhållandena, att behovet av en allmän hastighetsbe-gränsning väsentligt minskas. Redan de nu gällande bestämmelserna torde, i de fall då en tillfredsställande utredning kan förebringas, ge icke ringa möjligheter att ingripa mot förare, som färdas med påtagligt för hög hastighet.

En annan allvarlig invändning mot förslaget är att detta sannolikt icke enbart länder till att minska trafikriskerna utan i vissa hänseenden t. o. m. kan skapa nya faromoment. Jag syftar härvid speciellt på de förhållanden, som uppkommer, då ett fordon skall köra om ett framförvarande fordon. I detta läge är det av vikt, att det omkörande fordonet håller så hög hastig-het, att omkörningssträckan icke blir onödigt lång. Även med en bestäm-melse om maximihastighet måste man räkna med att körhastigheten för olika fordon varierar högst avsevärt. För vissa fordon gäller ju en lägre hastighetsgräns än den vanliga, och för de lättare fordonen, vilka utgör flertalet, är den föreslagna maximihastigheten 80 km/tim på många vägar

uppenbart för hög. Särskilt på de tätare trafikerade vägarna kan problemet bli av den storleksordning, att speciella åtgärder påkallas för dess lösande, t. ex. införande av filer med olika körhastighet e. d.

Även i andra hänseenden möter vid genomgång av utredningsmaterialet ett flertal spörsmål, som enligt min mening bör ytterligare utredas och belysas. Önskvärt vore att genom omsorgsfull analys av ett större antal trafikolyckor få närmare klarlagt, vilken roll hastighetsfaktorn spelar för uppkomsten av trafikolyckor och över huvud ur trafiksäkerhetssynpunkt. För bedömning av en lämplig hastighetsgräns erfordras en mera omfattande utredning rörande de hastigheter, som i allmänhet faktiskt tillämpas på vägar av olika slag, i olika delar av riket och under olika yttre förhållanden.

Speciellt intresse tilldrager sig i detta sammanhang den av utredningen omnämnda s. k. prima-facie-regeln. I den utformning, regeln erhållit i vissa av Amerikas förenta stater, d. v. s. som en ren bevisbörderegell, torde den visserligen knappast vara helt lämpad för svenska förhållanden. Däremot kunde väl övervägas att införa en i princip gällande regel om viss maximihastighet, försedd med modifikationer, som icke har karaktär av bevisbörderegler men syftar till ungefärligen samma effekt, t. ex. att den angivna hastigheten får överskridas där sådant med hänsyn till vägförhållandena och övriga omständigheter uppenbarligen icke medför någon fara ur trafiksäkerhetens synpunkter. Om denna lösning väljes, måste emellertid synnerlig möda nedläggas på att utforma undantaget så, att tillämpningen blir den avsedda och att undantaget icke kommer att i praktiken helt upphäva huvudregeln. Även denna fråga fordrar för sin lösning undersökningar och överväganden, vilka icke lämpligen kan komma till stånd i förevarande sammanhang.

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 bättring. För närvarande är det emellertid icke tillrådligt 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 tätbebyggda 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 i 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.

Mot en begränsning av den tillåtna hastigheten till 80 km/tim kan anföras bl. a., att motorfordonen numera i allmänhet konstrueras för att användas även vid högre hastigheter och att de i fråga om vägegenskaper och bromsförmåga m. m. anpassats efter de skärpta krav som i dessa hänseenden måste ställas vid dessa högre hastigheter. Även våra vägar anpassas i växande omfattning härefter. Så till exempel torde våra huvudvägar nu ofta projekteras för hastigheter över 100 km/tim. Att när den tekniska utvecklingen sålunda möjliggör högre hastigheter med bibehållen trafiksäkerhet dock förbjuda användningen av desamma kan te sig som ett steg tillbaka och som en broms på utvecklingen.

Dessa synpunkter kan dock inte få vara avgörande. Frågan om en allmän hastighetsbegränsning måste väsentligen bedömas från synpunkten om en sådan begränsning kan medföra en ökad trafiksäkerhet.

Att för hög hastighet är en väsentlig trafikrisk är uppenbart. Trafiksäkerhetsutredningen har med omfattande statistiskt material och siffermässiga beräkningar sökt belysa bl. a. i vad mån hög hastighet kan antagas ha medverkat till uppkomna trafikolyckor. Beträffande de gjorda undersökningarna kan emellertid sägas, att de icke utvisat i vad mån de för höga hastigheter, som medverkat till trafikolyckor, legat över 80 km/tim. Den hastighet som vid undersökningarna betecknas som för hög har varit detta icke i förhållande till en fix hastighetsgräns utan med hänsyn till omständigheterna i det särskilda fallet. Den har med andra ord varit en icke rätt anpassad hastighet. Kärnpunkten i hastighetsproblemet är, såsom departementschefen uttalat — och utskottet är angeläget att kraftigt understryka detta — en fråga om hastighetsanpassning och icke en fråga om hastighetsbegränsning. Det är enligt utskottets mening de för höga hastigheterna vid dålig sikt, i skymda kurvor, vid vägkorsningar och i liknande trafikfarliga situationer som måste stävjas. I dessa fall är 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.

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 trafiksäkerhets-synpunkt 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.

### Utskottet

I förevarande motioner förordas en allmän hastighetsbegränsning på vägar utom tätbebyggt område till 90 km/tim.

Mot en begränsning av den tillåtna hastigheten till 90 km/tim kan anföras bl. a., att motorfordonen numera i allmänhet konstrueras för att användas även vid högre hastigheter och att de i olika hänseenden anpassats efter de skärpta krav som måste ställas vid dessa högre hastigheter. Även våra vägar anpassas i växande omfattning härefter. Så till exempel torde våra huvudvägar nu ofta projekteras för hastigheter över 100 km/tim. Att när den tekniska utvecklingen sålunda möjliggör högre hastigheter med bibehållen trafiksäkerhet dock förbjuda användningen av desamma kan te sig som ett steg tillbaka och som en broms på utvecklingen.

Dessa synpunkter kan dock icke få vara avgörande. Frågan om en allmän hastighetsbegränsning måste väsentligen bedömas från synpunkten om en sådan begränsning kan medföra en ökad trafiksäkerhet.

Det torde vara ett obestriddigt faktum att för hög hastighet är en ofta förekommande orsak till uppkomsten av trafikolyckor, såvida man med uttrycket för hög hastighet menar en hastighet som är för hög med hänsyn till omständigheterna i det särskilda fallet. Nämnda förhållande utgör dock inget bevis för att icke trafiken på goda vägar och under i övrigt gynnsamma yttre omständigheter kan flyta fram med relativt hög hastighet utan att olycksfallsrisken för den sakens skull blir särskilt stor. Kärnpunkten i hastighetsproblemet är — såsom tidigare i olika sammanhang framhållits — icke en fråga om hastighetsbegränsning utan en fråga om hastighetsanpassning. Det är framför allt de höga hastigheterna vid halt väglag, vid dålig sikt, i skymda kurvor, vid väggorsningar och i liknande trafikfarliga situationer som måste stävjas. I dessa fall är emellertid i allmänhet redan en hastighet av 90 km/tim för hög. En sänkning av de höga hastigheterna i övrigt till 90 km/tim skulle för dessa fall icke i och för sig vara av betydelse.

En allvarlig invändning som kan resas mot det i motionerna framlagda förslaget är att en allmän hastighetsbegränsning i vissa hänseenden torde skapa nya faromoment, nämligen vid omkörning. Den hastiga tillväxten av



motorfordonsbeståndet i vårt land under senare år och därav följande ökning av trafikfrekvensen har skapat svårbemästrade omkörningsproblem på våra vägar. På livligt trafikerade leder uppkommer numera allt som oftast karavanliknande anhopningar av motorfordon till följd av svårigheterna för ett bakomvarande fordon att med hänsyn till rådande väg- och trafikförhållanden företaga omkörning av ett framförvarande. Om en hastighetsbegränsning genomfördes, skulle, eftersom det omkörande fordonet icke finge överskrida maximihastigheten, omkörningssträckorna i många fall bli väsentligt förlängda, och man måste räkna med att det redan höga antalet olyckor i samband med omkörningar skulle stiga än mer. Särskilt som omkörningsolyckorna mycket ofta är av allvarlig natur framstår konsekvenserna härvidlag av en hastighetsbegränsning som ett ur trafik-säkerhetssynpunkt tungt vägande skäl mot en sådan begränsning.

Ett annat allvarligt argument mot den föreslagna bestämmelsen om hastighetsbegränsning är farhågan för att densamma icke kommer att efterlevas i sådan omfattning, att den kan sägas fullfölja sitt syfte att minska körtempot på vägarna. Att införa en bestämmelse som måhända flertalet motorförare icke kommer att efterleva väcker betänkligheter bl. a. ur den synpunkten, att den minskar respekten för trafikföreskrifter över huvud och därigenom motverkar sitt syfte att höja trafiksäkerheten. En bestämmelse av förevarande slag måste fördenskull kompletteras med en intensiv övervakning för kontroll av dess efterlevnad. Det torde vara tvivel underkastat huruvida våra resurser på området är tillräckliga för att tillskapa den erforderliga övervakningen utan att andra angelägna trafikövervakningsuppgifter försummas.

En fix hastighetsgräns synes enligt utskottets uppfattning också lätt kunda leda till en felinriktning av trafikövervakningen. Eftersom kontrollen måste avse om hastighetsgränsen överskrides och då ett överskridande knappast är att förvänta på trafikfarliga platser, ligger det nämligen i sakens natur att övervakningen främst komme att inriktas på goda och mindre trafikfarliga vägar. En sådan övervakning är enligt utskottets mening av mindre värde. 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.

Utskottet vill erinra om att 1955 års riksdag hade att ta ställning till motioner med yrkanden om införande av en allmän hastighetsbegränsning utom tätbebyggt område till 80 km/tim. 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 motio-

nerna, 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.

På grund av det anförda får utskottet hemställa,  
att förevarande motioner, I: 222 och II: 269, icke måtte  
föranleda någon riksdagens åtgärd.

Stockholm den 5 mars 1957

På andra lagutskottets vägnar:

EDVIN JACOBSSON

---

*Vid detta ärendes behandling har närvarit*

från första kammaren: herrar Axel E. Svensson, Sunne, fru Carlqvist, fru Svensson, herrar Mannerskantz, Grönkvist, Lars Larsson och Åkesson;

från andra kammaren: herrar Jacobsson i Tobo\*, Nilsson i Göteborg, Lundberg, Odhe, Carlsson i Bakeröd, Rimmerfors, Sundelin och Lothigius.

---

\* Ej närvarande vid utlåtandets justering.

---

**Reservationer:**

- 1) av herr Nilsson i Göteborg;
- 2) av herr Carlsson i Bakeröd, som ansett att utskottets utlåtande bort ha följande lydelse:

Redan 1953 års trafiksäkerhetsutredning föreslog en allmän begränsning av hastigheten för motorfordon till 80 km/tim utanför tätbebyggt område. Utredningen grundade detta förslag på de erfarenheter som hade vunnits och uttalade, att de höga hastigheterna innebure faromoment, som till sin karaktär delvis hade helt annan prägel än de faror, som kunde förekomma vid måttliga hastigheter.

Motioner med yrkanden om en allmän hastighetsbegränsning på vägar utom tätbebyggt område till 80 km/tim väcktes också då riksdagen 1955

behandlade Kungl. Maj:ts proposition med förslag till förordning om ändring i vägtrafikförordningen, men dessa motioner avstyrktes av andra lagutskottet och avslogs av riksdagen.

I de föreliggande motionerna nr 222 i första och nr 269 i andra kammaren föreslår motionärerna en hastighetsbegränsning för motorfordon till 90 km/tim.

De erfarenheter, som sedan 1955 har vunnits på trafikens område, det kraftigt ökade antalet motorfordon, eftersläpningen på vägbyggandets och vägförbättringarnas område, en eftersläpning som kommer att fortsätta åtminstone ett bra stycke in på 1960-talet, de skrämmande många trafikolyckorna av vilka de flesta sker utanför tätbebyggda samhällen, och det faktum att man i en rad andra länder, med betydligt bättre vägförhållanden än i vårt land, har infört hastighetsbegränsning för motorfordon motiverar, enligt utskottets mening, ett bifall till ifrågavarande motioner.

Med hänvisning härtill får utskottet därför hemställa,

att riksdagen i anledning av förevarande motioner, I: 222 och II: 269, måtte i skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla om förslag av innebörd att motorfordon ej får framföras med högre hastighet än 90 km/tim.

---