

Nr 342

Av herr Björkänge, om införande på försök av viss hastighetsgräns för motorfordon.

Antalet motorfordon har under senaste året ökat starkt. Även om olycksfrekvensen inte stigit i samma grad som trafikvolymen vuxit, så är den dock skrämmande hög.

Såväl svenska som utländska utredningar har visat att hög hastighet är en mycket väsentlig olycksfaktor. Starka skäl talar enligt min mening för en viss fartbegränsning. En övre gräns för körhastigheten minskar fartvariationerna och därmed antalet omkörningar, vilket måste anses som en betydelsefull vinning från trafiksäkerhetssynpunkt. En fartgräns ger också bättre möjligheter att ingripa mot förare, som bryter mot skyldigheten att anpassa hastigheten till trafiksäkerhetens krav. En rimlig fartgräns kommer inte att få oförmånliga verkningar på trafikkapaciteten hos gator och vägar och kommer i mycket ringa grad att hindra de snabba förflyttningar som i och för sig är önskvärda. Det torde inte finnas fog för påståendet, att en fartgräns skulle driva upp körhastigheterna mot den maximalt tillåtna. Erfarenheten visar att en fartgräns medför en allmän sänkning av hastigheterna och därmed en bättre hastighetsanpassning hos förarna. Svenska och utländska erfarenheter av en fartgräns visar samstämmigt att en sådan medför inte bara färre olyckor utan också en minskad svårhetsgrad vid olyckorna. Utländska erfarenheter visar å andra sidan att ett slopande av fartgränser leder till flera och svårare olyckor.

1957 års andra lagutskott uttalade (utl. nr 9), att 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. Detta är riktigt, men det samma kan tyvärr inte anföras i fråga om den mänskliga faktorn. Här gäller snarare motsatsen: efter hand som bilförarnas antal ökar torde man nödgas räkna med en något sjunkande genomsnittlig lämplighet. Därtill kommer att antalet åldringar ökar, och därmed sannolikt antalet bilförande åldringar.

1957 års andra lagutskott anförde vidare, att även våra vägar i växande omfattning anpassas för högre hastigheter. Enligt min mening motiverar vägarnas beskaffenhet en fartbegränsning, detta så mycket mer som eftersläpningen på vägbyggandets och vägförbättringarnas område kommer att fortsätta åtskilliga år framåt.

1957 års andra lagutskott åberopade omkörningsolyckorna som ett skäl mot fartbegränsning. Till detta kan anföras att de flesta och svåraste omkörningsolyckorna händer ute på landsvägarna, där farten är fri, och inte i samhällena, där den är begränsad.

1957 års andra lagutskott anförde ytterligare att en fartbegränsning sannolikt inte kommer att efterlevas i sådan omfattning att den skulle fylla sitt syfte. Det finns enligt min mening knappast anledning förutsätta att en fartbegränsning skulle komma att efterlevas väsentligt mycket sämre än t. ex. den gällande stopplikten vid huvudväg.

1957 års andra lagutskott uttalade till sist att det på senare år inte framkommit några nya rön som kan sägas utgöra belägg för att en fix hastighetsgräns skulle leda till ökad trafiksäkerhet. Jag anser att redan tidigare svenska och utländska rön motiverar en fartbegränsning. Nya rön bör med fördel kunna vinnas genom att en fartbegränsning införes på försök under en viss tid.

Med stöd av det anförda hemställes,

att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t måtte anhålla om förslag av innebörd att en hastighetsgräns för motorfordon på 90 km/tim. införes på försök under viss tid.

Stockholm den 26 januari 1958

Karl Björkänge