

Nr 40

Av herr Edström, om *skyldighet att förse bilar och motorcyklar med registrerande hastighetsmätare.*

Historik

Frågan om registrerande hastighetsmätare för bilar har, såsom Mossbergska kommittén påpekat i sitt första betänkande (SOU 1954: 38, sid. 132), tidigare behandlats här i landet. Redan 1920 års automobilsakkunniga framhöll, att en dylik hastighetsmätare skulle bli ett gott stöd för polisen vid kontrollen av hastighetsbestämmelsernas efterlevnad men att en förutsättning för införande av en sådan apparat vore, att praktiskt användbara hastighetsmätare funnos tillgängliga i marknaden, vilket emellertid ej var fallet. De sakkunniga avvisade därför kravet på obligatoriska sådana mätare. De var dock på denna punkt icke eniga. Landshövding Schotte och polismästare Hårleman reserverade sig och ansåg, att motorfordonsförordningen borde innehålla en bestämmelse, att automobil skulle vara utrustad med hastighetsmätare av sådan beskaffenhet, att kontroll av hastigheten kunde ske för viss tillryggalagd vägsträcka.

I den följande propositionen vid 1923 års riksdag avvisades kravet om sådan självregistrerande hastighetsmätare, när konstruktionen ännu befunde sig på experimentellt stadium. Det framhölls, att slutlig ställning icke borde tagas, förrän såväl tillförlitligare konstruktioner utprovats som anordningen kunde genomföras för rimliga kostnader.

I riksdagen väcktes emellertid motioner i frågan, och andra lagutskottet framhöll, att det vore av synnerlig vikt, att motorfordonens körhastighet kunde underkastas en effektiv kontroll. Dels undginge de skyldiga eljest ofta välförtjänt näpst på grund av bristande bevisning, men å andra sidan kunde det för en lojal förare vara en olägenhet, att han saknade möjlighet att värja sig mot påstående om för hög hastighet. Självregistrerande hastighetsmätare skulle därför vara av synnerligt gagn, och utskottet ansåg, att dylika mätare borde föreskrivas, så snart sådana av fullt hållbar och tillförlitlig typ bleve tillgängliga i allmänna marknaden till antagligt pris. Utskottet föreslog, att i förordningen stadgades, att Kungl. Maj:t skulle äga förordna, att automobil skulle vara försedd med självregistrerande hastighetsmätare. Riksdagen anslöt sig till utskottets uppfattning, och i 1922 års motorfordonsförordning § 2 mom. h infördes en sådan bestämmelse.

1927 års motorfordonssakkunniga ansåg, att denna bestämmelse om självregistrerande hastighetsmätare borde utgå. Fastän över 5 år förflutit, hade någon praktiskt användbar sådan hastighetsmätare inte framkommit, och

»fråga vore, om en sådan någonsin kunde uppfinnas». De sakkunniga framhöll även de allvarliga ekonomiska konsekvenserna för motorfordonstrafiken. De ansåg, att i siffror fixerade hastighetsbestämmelser var ur trafik-säkerhetssynpunkt av förhållandevis underordnad betydelse och att införande av självregistrerande hastighetsmätare inte skulle ha någon avsevärd betydelse.

På grund härav fick bestämmelsen om självregistrerande hastighetsmätare utgå ur motorfordonsförordningen.

I SOU 1954: 38 framhölls, att numera fanns registrerande hastighetsmätare, som fyllde anspråken på precision och hållbarhet. De studerade den registrerande hastighetsmätare, Fahrtschreiber, som i Västtyskland 1952 infördes som obligatorisk utrustning för bl. a. lastbilar på 7,5 ton och däröver och för bussar för mer än 14 personer. Kommittén framhöll, att de erfarenheter, som gjorts i Västtyskland, varit synnerligen goda och att en sådan registrerande hastighetsmätare skulle ha ett stort värde ur trafiksäkerhetssynpunkt. Särskilt underströk man den betydelse som färdskrivaren kunde väntas få i händelse av en inträffad olycka. Fordonets hastighet spelar ofta en väsentlig roll vid domstolarnas bedömning i mål angående vårdslöshet i trafik. Det är emellertid mycket svårt för domstolarna att bilda sig en riktig uppfattning om hastigheten på basen av uppgifter från parter och vittnen. Det är i och för sig mycket svårt att rätt avgöra ett fordonets hastighet. Den ofta mycket våldsamma händelseutvecklingen vid en sammanstötning gör vittnena benägna att bedöma hastigheten som högre än den i verkligheten varit. Den registrerande hastighetsmätaren tjänar i detta hänseende en viktig funktion genom att den kan lämna domstolen ett riktigt besked om hastigheten, så att dess avgörande kommer att vila på säkrare grund. Kommittén refererar i anslutning härtill ett trafikmål i Göteborg, vid vilket färdskrivaren spelat en betydelsefull roll, och redogjorde också för liknande erfarenheter från Västtyskland.

När det gällde att bestämma vilka fordon som skulle förses med registrerande hastighetsmätare, ville utredningen icke föreslå den som obligatorisk på andra än de fordon, vilkas tyngd i särskilt hög grad motiverade, att de icke framfördes med högre hastighet än den tillåtna. Utredningen förordade sålunda, att lastbil med totalvikt överstigande 7 ton och buss, byggd för befordran av mer än 30 passagerare, skulle vara utrustade med registrerande hastighetsmätare.

I proposition nr 172 till 1955 års riksdag framhöll departementschefen, att det ur trafiksäkerhetssynpunkt måste sägas vara av största betydelse, att polismyndigheten får möjlighet till en mer effektiv kontroll av de tyngsta fordonens färdhastighet. Departementschefen anslöt sig till utredningens förslag men framhöll, att med hänsyn till det stora antal fordon det gällde, minst 50 000, det vore lämpligt, att bestämmelsen trädde i kraft successivt, så att skyldighet att hålla färdskrivare först infördes för de allra tyngsta fordonen och sedan tid efter annan utvidgades att avse nya fordonskategorier.

Andra lagutskottet framhöll i sitt utlåtande (nr 34: 1955), att färdskrivaren ger polisen möjlighet att effektivt övervaka att gällande regler om generell hastighetsbegränsning efterlevs av de tyngre fordonens förare, vilket är av betydande trafiksäkerhetsintresse, och tillstyrkte, att färdskrivare gjordes obligatorisk å de tyngre fordon, som föreslagits.

Andra lagutskottet hade av överläkaren vid neurokirurgiska kliniken i Lund, docent Lars Leksell, erhållit en skrivelse (30 april 1955), vari föreslogs, att registrerande hastighetsmätare också skulle införas på lättare lastbilar och bussar samt på personbilar, motorcyklar och mopeder. I skrivelsen redogjordes för en sådan apparat, som registrerade hastigheten under den senast tillryggalagda vägsträckan. Registreringen kunde automatiskt utplånas efter exempelvis 500 meters körning och kunde för de sista 500 meterna avläsas av polisen. Förslagsställaren uppgav, att en sådan registrerande mätare torde kunna utföras så, att den fyller kraven på enkelhet, hållbarhet och lågt pris. Beträffande detta förslag framhöll utskottet följande: »En sådan registrerande hastighetsmätare skulle onekligen vara av stort värde såväl för bedömandet av förarens skuld vid trafikolycka som för polisens övervakning av vägsträckor, som kräver anpassad hastighet. Utskottet vill uttala önskvärdheten av att de tekniska framsteg, som kan föreligga eller göras på området, följes av Kungl. Maj:t.»

Frågans nuvarande läge

I den nu gällande vägtrafikförordningen stadgas följande rörande registrerande hastighetsmätare (§ 3, 6 mom.): »Å buss, som är byggd för befordran av fler än 30 personer (passagerare) utöver föraren, och på lastbil, vars totalvikt överstiger 7 ton, skall, därest Kungl. Maj:t så förordnar, finnas instrument, som på ett varaktigt sätt upptecknar dels vid varje tidpunkt under färd bilens hastighet, dels körtiden, dels ock den tillryggalagda väglängden (färdskrivare).» Såsom framgår av ovanstående, har frågan om registrerande hastighetsmätare för bilar länge varit föremål för myndigheternas intresse, men någon definitiv och ur trafikolycksfallssynpunkt tillfredsställande lösning har icke kunnat åstadkommas. I och med att den nuvarande förordningen om färdskrivare genomförts, har man i princip erkänt värdet av en registrerande hastighetsmätare för trafiksäkerheten, men man har vid lagstiftningen delvis gått vid sidan om själva huvudproblemet, förebyggandet av trafikolycksfallen.

En väsentlig brist ur trafiksäkerhetssynpunkt i den nuvarande lagstiftningen är, att användningen av registrerande hastighetsmätare begränsades till de tyngsta fordonen. Ett av motiven härför var, att dessa på grund av större levande kraft, längre bromssträckor etc. utgjorde en relativt stor risk i trafiken. Det ojämförligt största absoluta antalet trafikolycksfall inträffar emellertid med lättare motorfordon, särskilt personbilarna.

Ett annat skäl för införandet av färdskrivare var möjligheten att kontrollera förarens körtid, arbetspauser etc., och instrumentet ansågs kunna bidra till att undanröja meningsskiljaktigheter i förhållandet mellan arbets-

givare och förare. Ur trafiksäkerhetssynpunkt är detta icke av någon mera väsentlig betydelse. Genom sammanblandningen av olika motiv blev bestämmelserna med hänsyn till olycksfallsprofylaxen icke helt tillfredsställande. Sålunda är varken den totala körtiden, hastigheten vid varje tidpunkt under färden eller den sammanlagda tillryggalagda vägsträckan som regel av någon avgörande betydelse vid olyckshändelserna. Den i detta sammanhang ojämförligt viktigaste faktorn är fordonets hastighet under den senast tillryggalagda vägsträckan omedelbart före olyckshändelsen. För registrering av hastigheten under de senaste 100 å 300 meterna är den nuvarande färdskrivaren icke särskilt lämpad. Man var vid lagstiftningen bunden av den då tillgängliga färdskrivarkonstruktionen.

Det synes alltså som om en eventuell ändring av de nuvarande bestämmelserna borde syfta till att dels ge möjlighet att utrusta de tunga motorfordonen med registrerande hastighetsmätare av annan typ än de nuvarande färdskrivarna, enklare och mera ändamålsenliga ur ren trafiksäkerhetssynpunkt, och dels framför allt att registrerande hastighetsmätare också gjordes obligatoriska för den stora majoriteten av personbilar. Ett villkor härför är, att i marknaden en registrerande hastighetsmätare blir tillgänglig, som fyller rimliga krav på ändamålsenlighet, hållbarhet och lågt pris.

Tekniska synpunkter

Den nuvarande färdskrivaren registrerar på ett diagramblad, som byts varje dygn, kontinuerligt bilens hastighet, körtid och uppehåll och den tillryggalagda vägsträckan. Apparaten är tämligen komplicerad, fordrar viss service och betingar ett pris av 400 å 500 kronor. Det är därför uppenbart, att detta instrument icke kan få en mera generell användning. Man har även från olika håll anmält missnöje med färdskrivaren och dess behov av service. Det har också uppgivits, att man, för att kunna få tillräckligt noggrann kontroll av fordonets hastighet före olyckshändelser, har varit nödsakad sända diagramblad till Tyskland för analys. Stockholms spårvägar har för närvarande dispens att på en del av sin busspark få använda registrerande hastighetsmätare av annan typ, som endast anger hastigheten under den senaste vägsträckan (500 m). Sådan hastighetsmätare kräver mycket mindre underhålls- och administrationskostnader.

Den tekniska utvecklingen under de senaste åren har gjort det möjligt att nu framställa registrerande hastighetsmätare av ur trafiksäkerhetssynpunkt mera ändamålsenlig typ. De viktigaste kraven, som kan ställas på en sådan registrerande hastighetsmätare, är: 1) tillräckligt noggrann registrering av fordonets hastighet under den senast tillryggalagda vägsträckan, t. ex. de sista 100 å 300 meterna, 2) mätaren bör ha lika lång livslängd som bilen och icke erfordra någon service, 3) mätaren bör vara relativt billig i anskaffning.

Ur rent teknisk synpunkt kan en sådan registrerande hastighetsmätare nu utan stor svårighet framställas av lämpligt företag i Sverige eller utlandet.

Att någon sådan mätare ännu icke är tillgänglig beror på att man icke ansett, att det funnits någon marknad för en sådan apparat. Så snart det visat sig, att behov föreligger av ett tillräckligt stort antal apparater, kan man utan tvekan räkna med att industrien kommer att kunna ställa en sådan mätare till förfogande. Under de senaste åren har från olika håll olika tekniska lösningar av denna fråga framlagts.

Ett exempel är den anordning, som i princip utarbetats vid neurokirurgiska kliniken i Lund. Utgångspunkten för detta arbete var det alltmer ökande antalet hjärnskador på grund av trafikolyckshändelser. Vid studiet av dessa skador fick man ett intryck av hastighetens, den levande kraftens betydelse för skadornas svårighetsgrad. Anordningen i fråga är i princip utförd på följande sätt. I en liten av polisen plomberad dosa, som anslutes till hastighetsmätaraxeln bakom bilens hastighetsmätare, roterar en magnetiserbar skiva, som drives av hastighetsmätaraxeln. I periferien på denna skiva markeras med en permanent magnet och en stämgaffel eller liknande fjäderanordning magnetiska spår med konstant frekvens. Genom en utväxling anpassas skivans hastighet så, att ett varv motsvarar t. ex. 200 meter. Markeringarna utplånas successivt av en annan magnet. På skivan finnes således alltid markeringar, motsvarande dessa sista 200 meter, och deras antal är omvänt proportionellt mot fordonets hastighet. När kontroll av hastigheten skall ske, tas skivan ut ur dosan av polisen, och markeringarna görs synliga, framkallas med hjälp av en vätska, innehållande fint järnpulver. Fordonets hastighet erhålles genom räkning av antalet markeringar.

Likartade anordningar för registrering av den sist tillryggalagda vägsträckan har under de senaste åren beskrivits från flera håll.

Hastighetens betydelse för trafikolycksfallen är omstridd, och någon säker grundval för bedömningen av denna fråga är svårt att få, då pålitliga uppgifter om hastigheten vid olyckstillfället som regel inte går att erhålla. Så mycket är emellertid säkert, att hastigheten alltid utgör en faktor vid olyckshändelsen. I många länder har man också infört mer eller mindre rigorösa hastighetsbegränsningar. Kontrollen av hastighetsbestämmelsernas efterlevnad är svår genomförbar, särskilt på grund av den rådande personalbristen och också i nuvarande form principiellt otillfredsställande. De hastighetsfällor, som nu anordnas, drabbar ofta orättvist. Riktigast är, att hastigheten först och främst kontrolleras, då en olyckshändelse inträffat. Först med en registrerande hastighetsmätare blir det möjligt att ha kontrollen till hands, när den verkligen behövs. Det blir då också möjligt att, oavsett alla hastighetsbestämmelser, kunna bedöma om fordonets hastighet i anslutning till en olyckshändelse varit lämpligt anpassad till de rådande omständigheterna. Ur psykologisk synpunkt torde en sådan mätare för förarnas körsätt, vetenskapen att hastigheten i händelse av ett olycksfall alltid kan objektivt kontrolleras, komma att verka dämpande på många omdömeslösa bilister.

Den väsentligaste invändningen mot införande av sådana obligatoriska hastighetsmätare torde ha varit de avsevärda kostnaderna. Enkla mätare

av ovan angivet slag kan emellertid framställas till mycket rimligt pris, och med den skrämmande utveckling, som trafikolycksfallen nu fått, förlorar ekonomiska invändningar alltmera sin tyngd.

Genomförandet av en sådan föreskrift som den här förordade torde kräva visst förarbete. Jag föreslår därför, att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t hemställer om förslag till erforderlig ändring i vägtrafikförordningen. Härvid bör Kungl. Maj:t även pröva frågan om den övergångstid, som med hänsyn till fordonens stora antal och ur fabrikationssynpunkter kan vara skälig.

Med anledning av vad sålunda anförts hemställes,

att riksdagen ville i skrivelse till Kungl. Maj:t hemställa om förslag till sådan ändring av vägtrafikförordningen rörande registrerande hastighetsmätare, att samtliga bilar och motorcyklar skulle vara skyldiga att efter viss övergångstid vara utrustade med registrerande hastighetsmätare av typ som ständigt registrerar hastigheten under de sista 200—300 m fordonet färdats.

Stockholm den 21 januari 1958

Gunnar Edström

Nr 41

Av herr Söderquist m. fl., i anledning av Kungl. Maj:ts i statsverkspropositionen gjorda framställning angående fiskerilånefonden.

(Lika lydande med motion nr 47 i Andra kammaren)

Stockholm den 20 januari 1958

Martin Söderquist

Gunnar Andersson

E. Birke

Gunnar Lodenius