

## Nr 4

### *Utlåtande i anledning av väckta motioner angående införande försöksvis av allmän hastighetsbegränsning för motorfordon.*

Andra lagutskottet har till behandling förehåft två inom riksdagen väckta, till lagutskott hänvisade motioner, nr 169 i första kammaren av herr *Hermansson* samt nr 219 i andra kammaren av herr *Björkänge m. fl.*

I motionerna, vilka är likalydande, har hemställts, »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».

Beträffande de skäl, motionärerna anfört till stöd för sitt yrkande, hänvisas till motionen II: 219.

### **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, å motorväg dock högst 80 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, avscende 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 allmänast 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 kammarbehandlingen 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 ägnade i sitt första, år 1954 framlagda betänkande med förslag till vissa åtgärder för åstadkommande av förbättrad trafiksäkerhet (SOU 1954: 38) stor uppmärksamhet åt hastighetsproblemet.

I betänkandet sökte utredningen med omfattande statistiskt material och siffermässiga beräkningar belysa i vad mån hög hastighet kunde antagas ha medverkat till uppkomna trafikolyckor, hur motorfordonen successivt utvecklats mot större fartmöjligheter, hur farten inverkade på fordonens levande kraft och på bromssträckor, hur fartbegränsning visat sig inverka på hastigheten i allmänhet och hur hastigheten inverkade på framkomligheten. Utredningen redovisade därjämte vissa erfarenheter av fartbegränsning i andra länder.

På grundval av det sålunda förebragta materialet framhöll utredningen, att hög hastighet var en av de viktigaste olycksframkallande faktorerna i vägtrafiken. Utredningen sade sig vara övertygad om att en lägre körhastighet i allmänhet på våra gator och vägar komme att leda till en förbättrad trafiksäkerhet och att den enda möjligheten att genom författningsbestämmelser påverka fordonens körhastighet vore att föreskriva en högsta hastighet, som icke finge överskridas. Införandet av fartgräns skulle enligt utredningen gynnsamt påverka trafiksäkerheten i två hänseenden, nämligen dels genom att de ur trafiksäkerhetssynpunkt farligaste hastigheterna skures bort och dels genom att hela trafikrytmen bleve långsammare 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 allmän hastighetsbegränsning utom tätbebyggt område var meningarna delade. 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.

*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 tättbebyggt område. Däremot upptog densamma förslag till särskild hastighetsbegränsning inom tättbebyggt område och om justering av hastighetsgränserna för lastbilar och andra tyngre fordon. Dessa förslag ledde också till ändringar i vägtrafikförordningen.

I frågan om allmän hastighetsbegränsning utom tättbebyggt område anförde *föredragande departementschefen, statsrådet Andersson*, bl. a., att goda skäl hade åberopats till stöd för den föreslagna hastighetsbegränsningen. Ett allvarligt argument mot förslaget utgjorde dock enligt departementschefen farhågan för att bestämmelsen inte komme att efterlevas i tillfredsställande omfattning. I detta sammanhang framhöll han, att polisen inte ägde resurser för en så omfattande övervakning, som skulle bli nödvändig, om förslaget genomfördes. En annan allvarlig invändning mot den föreslagna bestämmelsen var enligt departementschefen, att den sannolikt inte enbart skulle minska trafikriskerna utan i vissa hänseenden t. o. m. skapa nya faromoment. Härvid åsyftades de förhållanden, som uppkomme, då ett fordon skulle köra om ett annat fordon; i detta läge vore det av vikt, att det omkörande fordonet fördes med så hög hastighet, att omkörningssträckan inte bleve onödigt lång. Avslutningsvis uttalade departementschefen bl. a. följande.

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 tättbebyggda 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 tättbebyggt 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., att kärnpunkten i hastighetsproblemet vore frågan om hastighetsanpassning och icke frågan om hastighetsbegränsning samt att det enligt utskottets mening var de för höga hastigheterna vid dålig sikt, i skymda kurvor, vid vägkorsningar och i liknande trafikfarliga situationer som måste stävjas. I dessa fall var enligt utskottet 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. Utskottet fortsatte:

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 betydelslös. 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 trafiksäkerhetssynpunkt 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.

Vid 1957 års riksdag väcktes på nytt förslag till hastighetsbegränsning för motorfordon genom *motionerna* I: 222 och II: 269. I motionerna hemställdes, att riksdagen hos Kungl. Maj:t måtte anhålla om förslag av innebörd att motorfordon ej finge föras med högre hastighet än 90 km/tim.

Andra lagutskottet avstyrkte motionerna. I sitt utlåtande erinrade utskottet om att 1955 års riksdag haft att ta ställning till frågan om en allmän hastighetsgräns vid 80 km/tim och fortsatte:

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 motionerna, 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.

Vid utskottets utlåtande fanns fogade *reservationer* av två av utskottets ledamöter.

1953 års trafiksäkerhetsutredning återkom i sitt år 1957 framlagda betänkande, Trafiksäkerhet II (SOU 1957: 18), med förslag om allmän hastighetsbegränsning för motorfordon utom tätbebyggt område. Utredningen föreslog nu, att gränsen skulle gå vid 90 km/tim.

Utredningen anförde ytterligare skäl för fartbegränsning. Bl. a. framhöll utredningen, att företagen undersökning och allmän erfarenhet visat, att trafikanterna på ett i det hela taget tillfredsställande sätt respekterat den år 1955 införda hastighetsbegränsningen för tätbebyggda områden. Vidare nämnde utredningen, att statspolisen, som i första hand komme att svara för övervakningen av en allmän hastighetsbegränsning utom tätbebyggt område, på ett helt annat sätt än tidigare var rustad för en effektiv trafikövervakning. Utredningen anknöt i det följande till departementschefens uttalande i 1955 års proposition om att missbruk av den fria hastigheten förekomme i sådan omfattning, att det förr eller senare kunde bli nödvändigt att stadga allmän fartbegränsning i en eller annan form därest den skärpta övervakningen eller andra åtgärder för trafiksäkerhetens höjande icke medförde någon mera markant förbättring, och fortsatte:

Enligt vad som kan utläsas av tillgängliga statistiska uppgifter kännetecknas olycksutvecklingen i de tätbebyggda samhällena, där hastighetsbegränsning gäller, av ett i absoluta tal sjunkande antal dödsolyckor, medan däremot på den egentliga landsbygden antalet dödsolyckor befinner sig i stegring. Om man exempelvis med ledning av NTF:s statistik jämför olycksutvecklingen under perioden januari 1954—juni 1955 med olycksutvecklingen under perioden juli 1955—december 1956, alltså en tid under vilken hastigheten varit begränsad inom tätbebyggt område, finner man, att antalet dödsolyckor på landsbygden stigit från 686 under den första perioden till 823 under den andra. Antalet dödsolyckor i tätort däremot har minskat från 560 till 453.

Den minskning i antalet svåra olyckor som inträtt hänför sig sålunda uteslutande till tätorterna och det förefaller i hög grad sannolikt, att det i första hand är hastighetsbegränsningen, som bidragit till denna gynn-

samma utveckling. På landsbygden har, för att anknyta till departementschefens nyssnämnda uttalande, någon »mera markant förbättring» icke inträtt.

Förslaget, att fartgränsen skulle gå vid 90 km/tim, motiverade utredningen på följande sätt.

Då det gällt att fastställa en övre gräns för hastigheten, har utredningen velat anpassa denna gräns så, att den skär bort de med hänsyn till våra vägförhållanden alltför höga körhastigheterna. Men det har också varit angeläget för utredningen att finna en gräns, som för det stora flertalet förare icke komme att innebära nämnvärd inskränkning i deras rätt att fritt anpassa hastigheten och som därför komme att uppfattas såsom rimlig. Den av utredningen föreslagna 80-kilometersgränsen ansågs ganska allmänt vara för låg. Att gränsen väljes så, att den kan accepteras av huvudparten av förarna, är givetvis av väsentlig betydelse för dess efterlevnad.

Efter sådana överväganden har utredningen stannat vid en till 90 kilometer i timmen bestämd fartgräns med rätt för länsstyrelsen att höja denna gräns, där förhållandena så tillåta. Utredningen vill dock framhålla, att det ur trafiksäkerhetssynpunkt är av tämligen underordnad betydelse, om den högsta tillåtna hastigheten inom rimliga gränser sättes högre eller lägre. Det väsentliga är, att man överhuvudtaget får en översta gräns för körhastigheten på vägarna, som förbjuder förarna att färdas med överdrivet höga hastigheter. — Som en invändning mot utredningens tidigare framlagda förslag anfördes, att en fartgräns skulle kunna skapa nya trafikrisker. Man åsyftade därvid de förhållanden, som skulle uppkomma vid omkörningar, vilka borde ske med så hög hastighet, att omkörningssträckan icke bleve onödigt lång. — De erfarenheter, som vunnits av den allmänna hastighetsbegränsningen inom tätbebyggt område, kunna icke sägas ha givit vid handen, att dylika risker föreligga. Utredningen har dock ingen invändning mot att undantag göres i fråga om momentana hastighetsöverskridanden i samband med omkörning.

Genom *proposition nr 69* till 1958 års riksdag framlades för riksdagen förslag till vissa ändringar i vägtrafiklagstiftningen; dessa förslag grundade sig i huvudsak på nyss berörda betänkande av trafiksäkerhetsutredningen. Icke heller denna proposition upptog förslag om allmän hastighetsbegränsning.

*Föredragande departementschefen, statsrådet Skoglund*, anförde härom följande.

Det har ofta framhållits, att kärnpunkten i frågan om fordonens hastighet egentligen icke gäller begränsning av hastigheten utan anpassning av hastigheten till vad förhållandena i det särskilda fallet kräver. Detta är givetvis riktigt. Emellertid kvarstår ändock frågan, om icke en hastighetsbegränsning i viss omfattning kan vara ett tjänligt medel att nå fram till en bättre hastighetsanpassning. Redan den omständigheten att de allra högsta hastigheterna bannlyses innebär en vinst ur trafiksäkerhetssynpunkt. Verkningarna av en hastighetsbegränsning kan emellertid förmodas i många fall sträcka sig längre än så genom att den verkar såsom en erinran om den fara,

som de höga hastigheterna innebär. Detta torde särskilt gälla lokala hastighetsbegränsningar.

Den viktigaste av de erinringar, som riktats mot en allmän hastighetsbegränsning, går ut på att en sådan i vissa hänseenden kan skapa nya faromoment. Speciellt har framhållits att man på de mera trafikerade vägarna kan förvänta långa fordonsköer med en hastighet vid eller i närheten av den föreskrivna fartgränsen, vilket medför svårigheter när det gäller att verkställa omkörningar. Ett annat argument är att en fix hastighetsgräns lätt kan leda till en felinriktning av trafikövervakningen, eftersom överträdelser främst är att förvänta på de bästa vägarna men endast mindre ofta på sådana trafikfarliga platser, där en skärpt övervakning ur saklig synpunkt skulle vara behövlig.

En annan synpunkt på frågan gäller möjligheterna att ordna en tillfredsställande övervakning av hastighetsregelns efterlevnad. Om man verkligen vill att regeln skall få någon verkan, måste övervakningen göras effektiv. Särskilt gäller detta tiden närmast efter regelns införande. Kan en tillfredsställande övervakning icke ordnas, förfelar man i stort sett syftet med hastighetsregeln, och fara uppstår därjämte för en uppluckring av respekten för trafikreglerna överhuvud. Såsom jag tidigare anført, är polisens resurser icke tillräckliga för en kontinuerlig övervakning av den omfattning, som skulle erfordras för att upprätthålla respekten kring en allmän bestämmelse om maximihastighet.

Sistnämnda argument bör enligt min mening tillmätas stor betydelse. Innan mera tillfredsställande övervakningsresurser skapats, är det icke lämpligt att införa en regel om allmän hastighetsbegränsning. Å andra sidan är det icke omöjligt, att en mera intensiv trafikövervakning kan leda till en så avsevärd förbättring av trafikförhållandena, att en hastighetsregel därefter icke vidare framstår som motiverad. Mot sådana förare, som färdas med påtagligt för hög hastighet, kan ingripande ske med stöd av andra bestämmelser.

Härefter erinrade departementschefen om behandlingen vid 1957 års riksdag av frågan om allmän hastighetsbegränsning och fortsatte:

För egen del anser jag mig icke kunna tillstyrka utredningens förslag om införande av en allmän hastighetsbegränsning. Jag vill emellertid betona, att detta mitt ställningstagande endast avser situationen sådan den nu kan överblickas och att frågan bör tagas upp på nytt, om ändrade förhållanden föranleder därtill.

Jag vill vidare framhålla, att mitt nu gjorda ställningstagande icke avser lämpligheten av lokala hastighetsbegränsningar. Ett system med lokala hastighetsbegränsningar lider icke av samma stelhet som en regel om allmän hastighetsbegränsning utan medger ett verkligt bedömande, vad som i det särskilda fallet är en lämplig högsta hastighet på en viss väg eller vägsträcka. Till följd härav kommer hastighetsbegränsningen — såsom jag tidigare framhållit — att samtidigt verka som en varning till trafikanterna för risker, som de kommer att möta på vägen, och detta torde i sin tur medföra, att en lokal hastighetsbegränsning oftast respekteras, även om det icke är möjligt att ingående övervaka dess efterlevnad. Speciellt synes det mig lämpligt att införa hastighetsbegränsning på sådana vägvagn, där olycksfrekvensen



erfarenhetsmässigt är hög och detta kan antagas bero på att vägen lockar till alltför hög hastighet. I vissa fall, t. ex. där en livligt trafikerad väg mera allmänt korsas av fotgängare, bör man enligt min mening icke tveka att föreskriva t. o. m. mycket låg hastighet på en kortare sträcka. Däremot torde det i allmänhet icke vara behövt och knappast heller lämpligt att föreskriva hastighetsbegränsning i fall, då en vägfarande redan av vägens utseende kan sluta sig till att den icke medger någon högre hastighet. — Jag förutsätter, att länsstyrelserna i erforderlig omfattning kommer att utnyttja de möjligheter att införa lokala hastighetsbegränsningar, som bestämmelserna i 61 § vägtrafikförordningen bjuder.

*Andra lagutskottet* behandlade propositionen i sitt utlåtande nr 20. I samma utlåtande behandlades *motionerna* I: 271 och II: 342, i vilka framställdes samma yrkande som i de nu förevarande motionerna. Utskottet tillstyrkte propositionens förslag i förevarande del och avstyrkte motionerna. Till motivering anförde utskottet:

Utskottet vill för sin del instämma i departementschefens uttalande, där han förklarar sig icke kunna tillstyrka utredningens förslag om införande av en allmän hastighetsbegränsning. Ej heller kan utskottet finna det motiverat att — såsom yrkas i motionen — införa hastighetsbegränsning på försök under viss tid. Utskottet avstyrker därför motionerna. Såsom departementschefen föreslagit bör man i stället i viss utsträckning söka komma till rätta med hithörande problem genom lokala hastighetsbegränsningar inom ramen för de befogenheter, som tillkommer länsstyrelserna enligt gällande bestämmelser i vägtrafikförordningen.

### Utskottet

Frågan om allmän hastighetsbegränsning för motorfordon på landsbygden har varit under bedömande upprepade gånger under senare år. Sådan begränsning förordades sålunda av 1953 års trafiksäkerhetsutredning senast i dess år 1957 avlämnade betänkande »Trafiksäkerhet II». Genom proposition framlades för 1958 års A-riksdag vissa på grundval av detta betänkande utarbetade förslag till ändringar i vägtrafiklagstiftningen. I propositionen diskuterade föredragande departementschefen frågan om allmän hastighetsbegränsning men tog avstånd från tanken därpå. I motioner yrkades däremot, liksom i nu förevarande motioner, att sådan begränsning skulle införas på försök under viss tid.

Trafiksäkerhetsutredningen förordade i nyssnämnda betänkande en gräns vid 90 km/tim. Till stöd för förslaget åberopade utredningen bl. a. de goda erfarenheterna av den år 1955 införda fartbegränsningen i tätorterna. I betänkandet återgivna uppgifter visade, att dödsolyckorna i tätorter var avsevärt färre under de 18 månader, som följde närmast efter det denna fartbegränsning införts, än under närmast föregående 18-månadersperiod, medan dödsolyckorna på landsbygden samtidigt ökat betydligt i antal. Av

samtliga dödsolyckor utgjorde de, som inträffat i tätorter, under den förra perioden omkring 45 procent och under den senare omkring 35 procent.

När statsmakterna år 1958 tog avstånd från tanken på allmän fartbegränsning på landsbygden, motiverades detta främst med att polisens resurser icke skulle räcka till för kontinuerlig övervakning i den omfattning, som erfordrades för att upprätthålla respekten för en allmän bestämmelse om maximihastighet. Samtidigt betonades emellertid, att ställningstagandet avsåg endast situationen sådan den då kunde överblickas och att frågan borde tagas upp på nytt, om ändrade förhållanden föranledde därtill. Vidare rekommenderades lokala hastighetsbegränsningar, särskilt på sådana vägningsnitt, där olycksfrekvensen erfarenhetsmässigt var hög och detta kunde antagas bero på att vägen lockade till alltför hög hastighet.

Den av trafiksäkerhetsutredningen konstaterade tendensen mot minskning av antalet dödsolyckor inom tätorter synes ha bestått under åren 1957 och 1958; enligt uppgifter, som varit tillgängliga för utskottet, skulle av samtliga dödsolyckor under dessa år endast omkring 30 procent ha inträffat i tätorter.

Minskningen kan emellertid icke förklaras enbart genom hastighetsbegränsningen. Även sådana omständigheter som förbättrade trafikanordningar, skärpt allmän trafikövervakning och automatisk nedpressning av hastigheterna som följd av den ökade trafikintensiteten får antagas ha inverkat.

Huru därmed än förhåller sig, kan inte från förhållandena i tätorterna dragas några säkra slutsatser för landsbygdens vidkommande. Framför allt måste beaktas, att en hastighetsgräns för landsbygden under alla förhållanden måste sättas mycket högre än vid 50 km/tim, exempelvis vid 80 eller 90 km/tim; och det är icke klarlagt, vilken betydelse hastigheter över dessa gränser haft för frekvensen av svåra olyckor på landsbygden. Men hänsyn måste också tagas till att övervakningen av en fartbegränsning inte kan göras lika effektiv på landsbygden som i tätorterna.

Med hänsyn till det anförda och enär icke heller eljest, sedan frågan om hastighetsbegränsning prövades år 1958, förekommit något, som enligt utskottets mening ger tillräcklig anledning till ett ändrat ställningstagande från riksdagens sida, hemställer utskottet,

att förevarande motioner, I: 169 och II: 219, icke måtte föranleda någon riksdagens åtgärd.

Stockholm den 26 februari 1959

På andra lagutskottets vägnar:

AXEL STRAND

---

*Vid detta ärendes behandling har närvarit*

från f ö r s t a kammaren: herrar Strand, Nils Elowsson, Axel E. Svensson och Sunne, fru Svenson, herr Mannerskantz, fru Hamrin-Thorell samt herr Magnusson\*;

från a n d r a kammaren: herrar Nilsson i Göteborg, Lundberg, Odhe och Carlsson i Bakeröd, fröken Höjer samt herrar Fredriksson, Rimmerfors och Björkman.

\* Ej närvarande vid utlåtandets justering.

**Reservation**

av herrar *Elowsson, Nils, Nilsson* i Göteborg och *Carlsson* i Bakeröd, vilka ansett, att utskottets yttrande bort ha följande lydelse.

Frågan om ——— (lika med utskottet) ——— viss tid.

Trafiksäkerhetsutredningen förordade ——— (lika med utskottet) ——— 35 procent.

När statsmakterna ——— (lika med utskottet) ——— hög hastighet.

Den av ——— (lika med utskottet) ——— i tätorter.

Enligt utskottets bedömande kan visserligen icke uteslutas, att andra förhållanden än hastighetsbegränsningen i någon mån medverkat till minskningen av antalet svåra trafikolyckor i tätorterna. Exempelvis kan sådana omständigheter som förbättrade trafikanordningar och skärpt allmän trafikövervakning ha inverkat. Men i likhet med vad 1953 års trafiksäkerhetsutredning yttrade i sitt år 1957 framlagda betänkande finner utskottet i hög grad sannolikt, att det i första hand är hastighetsbegränsningen som bidragit till den gynnsamma utvecklingen.

Föredragande departementschefen anförde i proposition till 1958 års Riksdag, att redan den omständigheten att de allra högsta hastigheterna bannlystes skulle innebära en vinst från trafiksäkerhetssynpunkt. Denna uppfattning delar utskottet. Svårigheterna att övervaka en hastighetsbegränsning skall visserligen icke bagatelliseras, och det synes utskottet angeläget, att statspolisens personal för trafikövervakning utökas ytterligare. Men det finns anledning att räkna med att hastighetsbegränsningen även med en måttlig övervakning kommer att åtlydas tämligen väl. Utskottet vill härvidlag erinra om att stopplikten före infart på huvudled, vilken har sin största betydelse på landsbygden, enligt allmän erfarenhet iakttagits väl.

Mot tanken på farth begränsning har också anförts, att en sådan skulle kunna skapa nya trafikrisker. Man har därvid åsyftat de förhållanden, som skulle uppkomma vid omkörningar, vilka borde ske med så hög fart, att

omkörningssträckan inte bleve onödigt lång. Utskottet vill i anledning härav — i anslutning till vad trafiksäkerhetsutredningen anförde i sitt nyss nämnda betänkande — framhålla, att undantag från föreskriften om fartbegränsning lämpligen bör göras i fråga om momentana hastighetsöverskridanden i samband med omkörning. På grund av att det omkörda fordonet alltid skulle hålla under 90 kilometers hastighet, skulle omkörningssträckorna och därmed olycksriskerna under alla förhållanden bli väsentligt mindre än nu.

Utskottet får alltså hemställa,

att riksdagen i anledning av motionerna I: 169 och II: 219 måtte i skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla om förslag av innebörd att en hastighetsgräns för motorfordon på 90 km/tim införes på försök under viss tid.