

Nr 23

Utlåtande i anledning av väckta motioner om hastighetsbegränsning för motorfordon.

Andra lagutskottet har till behandling förehaft tre inom riksdagen väckta, till lagutskott hänvisade motioner, nämligen

de l s de likalydande motionerna nr 124 i första kammaren av herr *Hermansson* samt nr 160 i andra kammaren av herr *Björkänge m. fl.*,
de l s o c k motionen nr 399 i andra kammaren av herr *Darlin m. fl.*

I motionerna *I: 124* och *II: 160* 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.»

I motionen *II: 399* har hemställts,

»att riksdagen måtte i skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla att Kungl. Maj:t måtte vidtaga åtgärder för införande av en temporär hastighetsbegränsning omfattande de stora helgerna och veckohelgerna från viss tidpunkt på lördagen samt att förslag härom måtte föreläggas nästa års riksdag».

Beträffande de skäl motionärerna anfört till stöd för sina yrkanden får utskottet hänvisa till motionerna *II: 160* och *II: 399*.

Över motionen *II: 399* har utskottet i den ordning 46 § riksdagsordningen föreskriver inhämtat yttrande från kungl. väg- och vattenbyggnadsstyrelsen och statens trafiksäkerhetsråd, varjämte utskottet inhämtat yttrande från Folkrörelsernas motorförbund (FOMO), Kungliga automobilklubben (KAK), Motorförarnas helnykterhetsförbund (MHF) och Motormännens riksförbund (M).

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 fordonshastighet 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 allmännast 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 bibe-

hållande 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 fordonsens 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 föreläge 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. Atskilliga 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 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.

I frågan om allmän hastighetsbegränsning utom tätbebyggt 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 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. 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 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 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 *reservations* 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 gynnsamma 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. Verkningsarna 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 över huvud. 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 vägavsnitt, 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, vilka hade i huvudsak samma innebörd som 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.

Vid 1959 års riksdag väcktes ånyo förslag om hastighetsbegränsning för motorfordon genom *motionerna* I: 169 och II: 219. I *motionerna* hemställdes, att riksdagen hos Kungl. Maj:t måtte anhålla om förslag av innebörd att hastighetsgräns för motorfordon på 90 km/tim skulle införas på försök under viss tid.

Andra lagutskottet avstyrkte *motionerna*. I sitt utlåtande erinrade utskottet om att 1953 års trafiksäkerhetsutredning i sitt betänkande föreslagit en allmän hastighetsbegränsning. Utskottet fortsatte:

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 vägar

snitt, 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 trafikordningar, 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.

Remissyttrandena

Samtliga remissinstanser avstyrker införande av hastighetsbegränsning under helger och veckoslut. Kungl. väg- och vattenbyggnadsstyrelsen och statens trafiksäkerhetsråd anser emellertid frågan böra göras till föremål för utredning.

Kungl. väg- och vattenbyggnadsstyrelsen anför:

Enligt de uppgifter, som lämnats i motionen beträffande vägtrafikolyckor inom ej tätbebyggt område under år 1959, var den ungefärliga procentuella fördelningen av antalet olyckor på veckans olika dagar följande: (söndag—lördag) 19, 13, 11, 12, 13, 13 och 19 %.

Dessa siffror synes tämligen väl avspegla variationerna i trafikflöde under motsvarande dagar, som för större vägar på landsbygden kan representeras av följande ungefärliga procentvärden enligt väg- och vattenbyggnadsstyrelsens trafikräkningar: (söndag—lördag) 18, 13, 12, 13, 13, 14 och 17 %.

Såväl olycks- som trafikflödestal kan givetvis uppvisa betydliga lokala variationer. Vid jämförelse mellan olycks- och trafikflödestal bör man även beakta, att mer än hälften av alla olyckor utgöres av kollisioner mellan flera fordon. Den matematiska sannolikheten för sådana olyckor torde vara approximativt proportionell mot kvadraten på trafikflödet, varför olyckstalens variation under veckan kan förväntas vara mera utpräglad än trafikflödestalens. Detta kan även konstateras för siffervärdena ovan.

En granskning av veckohelgernas olycksfrekvens enligt ovan ger alltså vid handen, att det större antalet olyckor under veckohelgerna är en naturlig följd av de större trafikflöden, som då förekommer.

Beträffande motorfordons körhastigheter under olika veckodagar föreligger endast knapphändiga upplysningar. Vissa studier, som utförts av statens väginstitut, synes dock visa, att hastigheterna i en fri trafikström

på en större väg på landsbygden genomgående är något lägre under söndagar än vardagar. Skillnaden mellan vardagarna inbördes är obetydlig.

Ur svensk olycksstatistik kan inga tillförlitliga slutsatser dragas om hastighetens inverkan på olycksfrekvensen. En nyligen avslutad amerikansk undersökning (C. W. Prisk: »The speed factor in highway accidents», Traffic Engineering, aug. 1959) ger dock vissa intressanta upplysningar, ehuru det måste betonas, att alltför vittgående, generella slutsatser ej får dragas. Olycksrisken, uttryckt som antalet olycksinblandade förare per 100 milj. fordonsmiles, är enligt denna utredning högst vid låg hastighet, går mot ett tydligt minimum mellan 60 och 70 miles/tim, d. v. s. vid omkring 100 km/tim, och ökar åter vid mycket höga hastigheter. Detta resultat har erhållits genom studier av 10 000 olyckor på 600 miles (ca 100 km) vägar på landsbygden av modernt utförande, med hög standard och utan hinder för fri trafik. De flesta av de studerade amerikanska sträckorna torde vara jämförliga med tvåfiliga svenska riksvägsträckor av hög klass.

Det förefaller svårt att finna belägg för ett påstående, att veckohelgernas höga olyckssiffror skulle orsakas av höga hastigheter, vilket dock ej utesluter att hastighetsbegränsning kunde vara ett medel att nedbringa dessa olyckssiffror. Styrelsen vill emellertid framhålla två viktiga förutsättningar för att en hastighetsbegränsning skall respekteras av trafikanterna och alltså ha avsedd verkan, nämligen dels att hastighetsgränsen är vald så, att den ej uppenbart strider mot en normal förarens egen uppfattning om en lämplig, säker hastighet, dels att bestämmelsens efterlevnad övervakas effektivt. Uppfyllande av den första förutsättningen innebär, att den tillåtna hastigheten måste anpassas till vägens tekniska standard, vilket gör det olämpligt att fastställa en generell hastighetsgräns för det synnerligen heterogena svenska vägnätet. Uppfyllande av den andra förutsättningen innebär en belastning av polisen som torde nödvändiggöra en avsevärd förstärkning av dess resurser. Styrelsen får även hänvisa till de synpunkter beträffande förslag om allmän hastighetsbegränsning till 90 km/tim, som anfördes i dess yttrande den 27 september 1957 över 1953 års trafiksäkerhetsutrednings betänkande »Trafiksäkerhet II».

Ett flertal skäl talar alltså emot en hastighetsbegränsning. Styrelsen kan emellertid ej bortse från den i motionen framförda meningen, att de invändningar, som kan göras mot en hastighetsbegränsning, borde stå tillbaka för ett praktiskt försök i syfte att ge erfarenhet om möjligheterna att genom hastighetsbegränsning nedbringa antalet olyckor i trafiken. Samma medel provas ju även i andra länder i Europa, exempelvis Frankrike, dock endast i begränsad omfattning. Det förefaller styrelsen, som om en hastighetsbegränsning enligt franskt mönster, d. v. s. med relativt hög hastighetsgräns, 90 km/tim, omfattande endast vissa stora vägar med stark trafik och hög olycksfrekvens, vore behäftad med färre olägenheter än en hastighetsbegränsning till 80 km/tim för alla vägar.

Med hänsyn till ovan anförda synpunkter avstyrker styrelsen tills vidare bifall till motionen, men föreslår att frågan om hastighetsbegränsning under helgerna göres till föremål för en utredning. Ett ingående studium bör härvid ägnas de överväganden, som lagts till grund för bestämmelser om temporär hastighetsbegränsning i andra europeiska länder, liksom även de erfarenheter som vunnits sedan dessa bestämmelser börjat tillämpas.

Statens trafiksäkerhetsråd understryker särskilt värdet av att en all-

sidig utredning om allmän hastighetsbegränsning på landsbygden kommer till stånd. Rådet anför:

I förevarande motion har föreslagits införande av en hastighetsbegränsning, som skulle gälla endast under veckosluten och de stora helgerna. Motionärerna ha därvid framhållit, att de flesta trafikolyckorna synes ske under lördagar och söndagar.

Följande tabell belyser frekvensen av polisundersökta vägtrafikolyckor under veckans olika dagar åren 1957—1959.

Tabell över trafikolyckornas fördelning på de olika veckodagarna åren 1957—1959¹

| Veckodagar | 1957 | | 1958 | | 1959 | | 1959 | |
|---------------------|------------|-------|------------|-------|------------|-------|----------------------|-------|
| | Hela riket | | Hela riket | | Hela riket | | Ej tätbebyggt område | |
| | Antal | % | Antal | % | Antal | % | Antal | % |
| Söndagar | 6 483 | 13,1 | 7 673 | 14,3 | 7 054 | 13,6 | 3 539 | 19,2 |
| Måndagar | 7 013 | 14,2 | 7 273 | 13,5 | 7 297 | 14,0 | 2 393 | 13,0 |
| Tisdagar | 6 137 | 12,4 | 6 601 | 12,3 | 6 726 | 12,9 | 2 082 | 11,4 |
| Onsdagar | 6 646 | 13,5 | 7 514 | 14,0 | 7 222 | 13,9 | 2 221 | 12,1 |
| Torsdagar | 6 731 | 13,7 | 7 320 | 13,6 | 7 082 | 13,6 | 2 273 | 12,4 |
| Fredagar | 7 270 | 14,7 | 7 605 | 14,2 | 7 461 | 14,3 | 2 446 | 13,3 |
| Lördagar | 9 050 | 18,4 | 9 751 | 18,1 | 9 182 | 17,7 | 3 428 | 18,6 |
| | 49 330 | 100,0 | 53 737 | 100,0 | 52 024 | 100,0 | 18 382 | 100,0 |

¹ Siffrorna i tabellen äro preliminära och baserade på veckorapporter. Bl. a. är icke här redovisade olyckor, där tidpunkten för olyckorna var okänd vid rapporternas avgivande.

Av tabellen framgår bl. a., att antalet olyckor på lördagar var större än på någon annan veckodag under samtliga redovisade år 1957—1959. Endast för året 1959 finns olyckorna uppdelade på tätbebyggt och icke tätbebyggt område. För sistnämnda område var olyckstalen året 1959 för såväl lör- som söndagar större än motsvarande tal för veckans övriga dagar. Sannolikheten talar för att förhållandet är detsamma för åren 1957 och 1958.

För år 1959 utgjorde antalet olyckor utom tätbebyggt område under lördagar och söndagar 37,8 % av olycksantalet under veckans samtliga dagar. I förhållande till trafikens omfattning under veckosluten kan detta tal emellertid icke anses vara högt. Enligt tillgängliga uppgifter utgjorde nämligen lördags- och söndagstrafiken tillhopa 35 % av trafiken under veckans samtliga dagar. Ökningen av olyckstalen under veckosluten ter sig sålunda ganska naturlig i förhållande till den omfattning trafiken då har. Någon annan förklaring till de ökade olyckstalen under denna tidsperiod torde för närvarande icke föreligga.

Det må nämnas, att siffermaterial för sådana större helger, som omfattar längre tidsperioder än lördagar och söndagar för närvarande icke är tillgängliga.

Anhopningen av olyckor på lördagar och söndagar måste ägnas all uppmärksamhet. Bland åtgärder som kan ifrågakomma för att höja trafiksäkerheten under dessa dagar torde enligt rådets mening införandet av hastighetsbegränsning ej vara den som först bör tillgripas.

Det största flertalet motorfordon, som är ute i trafiken de ifrågavarande

dagarna torde icke framföras med särskilt höga hastigheter. Ute på de stråk, där höga farter kan ifrågakomma, är takten väl då mera dämpad än under veckans övriga dagar.

I närheten av de stora tätorterna föreligger alltid betydande svårigheter att avveckla trafiken under veckosluten och riskerna för att olyckor skall inträffa här är stora. Vårdslösa omkörningar florerar starkt i dessa sammanhang och sådana manövrer leder ej sällan till allvarliga olyckor. Emellertid torde olyckor av detta slag oftast ske vid hastigheter, som ligger betydligt under de fartgränser, som brukar nämnas då hastighetsbegränsning diskuteras. Betydligt effektivare åtgärder för att avveckla trafiken från och till de stora samhällena under veckosluten är enligt rådets mening god trafikdirigering och förstärkt trafikövervakning samt på längre sikt förbättrade trafikleder.

I motionen har antytts att ett slag av temporär hastighetsbegränsning införts i Frankrike. Trafiksäkerhetsrådet har genom utrikesdepartementets försorg erhållit följande närmare uppgifter härom.

På våren 1959 infördes i Frankrike på försök en hastighetsbegränsning till 90 km/tim för personbilar på ett femtontal vägsträckor i olika delar av landet, av vilka åtta var tillfartsvägar till Paris. Begränsningen gällde blott vissa angivna lördagar och söndagar — från lördag kl. 7 till söndag kl. 24 — under månaderna maj samt augusti och september — tillhoppa 23 dagar. Under övriga veckodagar var hastigheten fri. De sålunda hastighetsbegränsade vägarna var icke motorvägar och utom i något fall icke heller större tre- eller fyrfiliga vägar. Begränsningen infördes blott för de delar av riksvägnätet, som har en speciellt ogynnsam relation mellan trafikkapacitet och fordonsfrekvens. Hänsyn torde också ha tagits till den geografiska fördelningen av trafikolyckorna, då en betydande del av de omkring 9 000 trafikdödsfallen under 1958 inträffat just på de sträckor som hastighetsbegränsades.

Genom en intensiv kampanj i pressen spreds kännedom om de nya hastighetsreglerna. Därjämte uppsattes utefter vägarna i fråga särskilda märken, som visade att hastighetsbegränsningen gällde. Dessa märken, som kunde vikas på mitten, fälldes ihop efter veckosluten. Bestämmelserna efterlevnad kontrollerades av osedvanligt stora uppbåd motorcykelpolis och gendarmeri. Enligt vad som inhämtats hos vederbörande franska myndigheter var resultatet av fartbegränsningen gott. Därför kommer en liknande åtgärd att vidtagas även 1960.

Några förarbeten till författningen om 1959 års hastighetsbegränsning finns inte offentliggjorda. De diskussioner, som ledde fram till bestämmelserna, var av intern natur mellan berörda fackmyndigheter.

Krav på införande av en övre gräns för motorfordonens hastigheter utanför tätbebyggt område har under senare år framförts i skilda sammanhang. Sålunda föreslog 1953 års trafiksäkerhetsutredning i båda sina betänkanden Trafiksäkerhet I (SOU 1954: 38) och Trafiksäkerhet II (SOU 1957: 18) att en allmän hastighetsbegränsning för landsbygdens vägar skulle införas. I betänkandet Trafiksäkerhet I avsåg förslaget en hastighetsgräns vid 80 km/tim och i Trafiksäkerhet II föreslogs att gränsen sattes vid 90 km/tim.

I sina yttranden över de båda betänkandena diskuterade trafiksäkerhetsrådet på basis av då tillgängliga kunskaper i ämnet en generell hastighetsbegränsnings för- och nackdelar. Rådet kunde icke förorda de fram-

lagda förslagen, enär frågan icke kunde anses vara tillräckligt utredd. I sitt yttrande över Trafiksäkerhet II framhöll rådet angelägenheten av, att frågan om värdet av en generell hastighetsbegränsning gjordes till föremål för en allsidig utredning. Om det för ett säkert bedömande av spörsmålet, yttrade rådet vidare, visade sig nödvändigt att genomföra ett praktiskt försök i hela landet eller i en del därav, borde utredningen även framlägga ett detaljerat förslag till ett sådant försök. Rådet förmenade, att först då en sådan utredning förelåg, det vore möjligt att taga slutlig ställning i denna fråga.

Den av rådet förordade utredningen har icke kommit till stånd. Något nytt material för bedömning av värdet av en generell hastighetsbegränsning föreligger sålunda inte.

Vad ovan sagts om behovet av en utredning om en allmän hastighetsbegränsning, som då den tidigare diskuterats avsetts skola omfatta hela året och dygnets alla timmar, gäller enligt rådets uppfattning även den i förevarande motion föreslagna typen av hastighetsbegränsning, även om som framgår av det föregående redan nu vissa erinringar mot densamma kan göras.

Rådet vill ånyo framhålla, att en allsidig utredning om värdet av införande av en allmän hastighetsbegränsning på landsbygden bör komma till stånd. Vid en sådan utredning bör det i motionen framlagda förslaget liksom andra möjligheter till modifieringar närmare utredas.

Enligt rådets mening bör sålunda motionen endast föranleda framställning om att en utredning i ämnet på sätt i det föregående angivits kommer till stånd.

KAK, MHF och M har besvarat remissen genom sitt gemensamma organ *Motororganisationernas Samarbetsdelegation*. Delegationen anför:

Den av motionärerna framförda synpunkten är värd allt beaktande. Frågan är dock om en generell fartbegränsning kan nedbringa antalet trafikolyckor och denna fråga har under senare år diskuterats i olika sammanhang bl. a. av 1953 års trafiksäkerhetsutredning.

Den i motionen nämnda anhopningen av olyckor under veckosluten måste ses mot bakgrunden av trafikökningen under samma tid. Sålunda har Statens Trafiksäkerhetsråd redovisat att för år 1959 utgjorde antalet olyckor utom tätbebyggt område under lördagar och söndagar 37,8 % av olycksantalet under veckans samtliga dagar. Tillgängliga uppgifter visar att lördags- och söndagstrafiken utgör 35 % av trafiken under veckans samtliga dagar. Den ökning av olycksantalen, som kan konstateras under veckosluten, är därför ganska naturlig om man ser den i relation till den omfattning trafiken har under denna tid.

Anhopningen av trafik vid veckosluten medför ofta långa köer och ganska ringa fart på vägarna. Hos mindre balanserade trafikanter utgör detta psykologiska påfrestningar, som de inte alltid är mäktiga att möta. Utbrytning ur köer, ovarsamma omkörningar och liknande företeelser skulle många gånger kunna förhindras om trafikövervakningen var intensivare. Det finns anledning tro att en ökad trafikövervakning under veckosluten skulle ge ett verksamt bidrag till att nedbringa antalet trafikolyckor lördagar/söndagar.

Under lördags-söndagsdygnet vistas många ovana bilförare i trafiken. Dessa företar ofta mindre välbetänkta manövrar, som äventyrar trafiksä-

kerheten. Det torde därför vara nödvändigt med olika åtgärder för att förmå dessa trafikanter att respektera trafikens regler t. ex. genom att i större omfattning införa omkörningsförbud.

Under hänvisning till det anförda samt till de av organisationerna avgivna remissyttrandena i frågan om generell hastighetsbegränsning till utredningarna »Trafiksäkerhet I och II» avstyrkes, att riksdagen vidtager åtgärder för införande av en temporär hastighetsbegränsning för de stora helgerna och veckosluten.

FOMO anför:

Vi är ense med motionärerna att åtgärder mot trafikolyckorna måste vidtagas och att hastighetsbegränsningen är en av de åtgärder som kanske bör prövas. Vi tro emellertid icke att en hastighetsbegränsning av här angivet slag är en lämplig väg. Olyckorna är i stor utsträckning kollision mellan två eller flera fordon, eller mellan fordon och människa. Sedan vi erhållit och i framtiden torde erhålla flera vägar, avsedda enbart för motorfordon med större hastigheter — motorvägen — till vilka vägar icke andra slag av fordon eller gående äga tillträde, kan det icke anses vara riktigt att behandla dessa vägar på samma sätt som andra vägar. Erfarenheten lär också att vissa vägsträckor ur olyckssynpunkt är mer belastade än andra. Dessa senare sträckor borde därför ur hastighetssynpunkt behandlas särskilt. En generell nedsättning av hastigheten på sådana vägar eller vägsträckor skulle säkerligen helt komma att godtagas av allmänheten. Därvid bör inte en steril hastighetsbestämmelse komma till tillämpning. På en väg kan det lämpligen sättas en hastighet på 80 km, en annan 70, 60, 50 km i timmen.

Vi hemställa således om bifall till motionen på så sätt att länsstyrelserna rekommenderas hastighetsbegränsning på platser som ur olycksfallssynpunkt kan anses skapa sådant behov.

Utskottet

I motionerna I: 124 och II: 160 har hemställts, att allmän hastighetsbegränsning för motorfordon även utom tätbebyggt område införes på försök under viss tid, därvid gränsen föreslås satt vid 90 km/tim.

Frågan om allmän hastighetsbegränsning för motorfordon på landsbygden har varit under bedömande upprepade gånger under senare år, senast vid 1959 års riksdag.

I sitt av riksdagen godkända utlåtande nr 4 år 1959 i anledning av motioner med samma yrkande som de ovan nämnda anförde andra lagutskottet bl. a.: 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 där-

till. Vidare rekommenderades lokala hastighetsbegränsningar, särskilt på sådana vägvägnar, där olycksfrekvensen erfarenhetsmässigt var hög och detta kunde antagas bero på att vägen lockade till alltför hög hastighet. Den av 1953 års trafiksäkerhetsutredning konstaterade tendensen mot minskning av antalet dödsolyckor inom tätorter sedan hastighetsbegränsning införts därstädes syntes 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 kunde emellertid icke förklaras enbart genom hastighetsbegränsningen. Även sådana omständigheter som förbättrade trafikordningar, skärpt allmän trafikövervakning och automatisk nedpressning av hastigheterna som följd av den ökade trafikintensiteten kunde antagas ha inverkat. Huru därmed än förhöll sig, kunde inte från förhållandena i tätorterna dragas några säkra slutsatser för landsbygden 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 var 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 kunde göras lika effektiv på landsbygden som i tätorterna.

På grund av det anförda avstyrkte andra lagutskottet nämnda motionsyrkande.

Enligt utskottets mening har icke, sedan frågan om allmän hastighetsbegränsning prövades år 1959, förekommit något som ger tillräcklig anledning till ändrat ställningstagande från riksdagens sida.

I motionen II: 399 har yrkats införande av en temporär hastighetsbegränsning under veckohelgerna och de stora helgerna. Till stöd för yrkandet har anförts bl. a., att antalet trafikolyckor enligt tillgängliga uppgifter är väsentligt större under lördags- och söndagsdygnen än under övriga dygn i veckan.

Tillgängliga statistiska uppgifter ger vid handen, att trafikflödet på våra vägar är avsevärt större under helgerna än under övrig tid. En ökad trafikintensitet medför erfarenhetsmässigt en automatisk nedpressning av motorfordonens färdhastigheter. Det är därför troligt, att det övervägande antalet trafikolyckor under helgdagarna sker vid väsentligt lägre hastighet än den som skulle kunna ifrågakomma såsom maximigräns. Enligt utskottets mening måste orsaken till det större antalet trafikolycksfall under helgdagarna väsentligen stå att finna i andra förhållanden än hög hastighet, bl. a. den större trafikintensiteten och det förhållandevis större antalet oerfarna förare som då är ute i trafiken.

Under åberopande av vad sålunda anförts får utskottet hemställa,
att förevarande motioner

1) I: 124 och II: 160, samt

2) II: 399,

icke måtte föranleda någon riksdagens åtgärd.

Stockholm den 20 april 1960

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 Svensson, Sunne, fru Carlqvist, fru Svenson, herrar Åkesson och Ringaby;

från a n d r a kammaren: herrar Nilsson i Göteborg, Odhe, Bengtsson i Varberg, Wahrendorff, Fredriksson, Björkman och Königson.

Reservation

av herrar *Elowsson, Nils, Nilsson* i Göteborg, *Odhe* och *Wahrendorff*, vilka ansett,

a) att utskottet bort anföra följande.

Det stora antalet olyckor i samband med motortrafik motiverar snara och kraftiga åtgärder från statsmakternas sida för att nedbringa antalet dödsfall, andra personskador samt materielskador som vållas genom den alltmer ökade trafiken. Sådana åtgärder måste vidtagas på flera områden, bland annat beträffande körhastigheten. Om för denna sattes en övre gräns vid de i motionen föreslagna 90 kilometerna skulle otvivelaktigt en dämpning av fartlusten uppnås med därav följande större försiktighet i trafiken. Genom en sådan hastighetsbegränsning skulle motorförarna också i varje uppkommande trafiksituation, där det kräves ett snabbt handlande, få någon eller några sekunder mera på sig att reagera, få mera rådrum för sitt handlande, och därtill skulle bromssträckan bli kortare på grund av den lägre farten och följaktligen kollisionsrisken minskas, eftersom det ofta kan bero på centimetrar om det skall bli en kollision eller ej.

Då sålunda en begränsning av körhastigheten i fråga om motorfordon får anses vara ett av medlen att nedbringa olyckornas antal, vill utskottet tillstyrka motionerna I: 124 och II: 160;

b) att utskottet under 1) bort hemställa,

att riksdagen med bifall till motionerna I: 124 och II: 160 måtte i skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla om förslag till sådan ändring i vägtrafikförordningen, att en hastighetsbegränsning till 90 km/tim. för motorfordon utom tätbebyggt område införes på försök under viss tid.