

Nr 247

Av herr Björkänge m. fl., *angående viss allmän hastighetsbegränsning för motorfordon.*

(Lika lydande med motion nr 274 i Första kammaren)

Det torde inte råda någon tvekan om att en allmänt genomförd hastighetsbegränsning på våra vägar måste vara ägnad att reducera olycksfallsfrekvensen i vägtrafiken. Det under årsskiftet 1960/61 företagna experimentet med en fartgräns av 80 km i timmen föll också väl ut. Enligt samstämmiga uttalanden berodde nedgången i antalet olyckor under den gångna jul- och nyårshelgen — några av de i trafikhänseende mest intensiva dagarna av året — till övervägande delen på den stipulerade maximala fartgränsen.

Definitiva siffror på inträffade olyckor under hela försöksperioden med hastighetsbegränsning 22/12 1960—9/1 1961 föreligger ännu inte. Emellertid visade resultatet under tiden 22/12—31/12 1960 en klar tendens mot betydligt färre olyckor än t. ex. året förut. Då krävde dessa dagar i hela landet 21 dödsoffer, medan siffran för försöksperioden med fartgräns 1960 under samma dagar var 11. Av dessa hänförde sig 5 till tätbebyggt område (motsvarande siffra året förut var 7) och 6 till ej tätbebyggt område (motsvarande siffra året förut var 14).

Till de jämförelsevis ljusa rapporterna över inträffade olyckor under försökstiden med hastighetsbegränsning kommer, att vägtrafikanterna enligt samstämmiga uttalanden på ett föredömligt sätt respekterade bestämmelsen om maximihastigheten.

Även om vissa andra faktorer självfallet kunnat bidra till det jämförelsevis ringa antalet olyckor under försöksperioden med fartgräns, torde det emellertid stå klart att fartbegränsningen spelat den centrala rollen. En faktor såsom ogynnsamt väglag kan självfallet mana bilförarna till ökad varsamhet, och likaså kan det starkare trafikflödet under helgerna automatiskt pressa ned färdhastigheten. Emellertid är det faktorer som även tidigare funnits med i de dystra bilder olycksstatistiken visat.

Den största förtjänsten av det goda resultat som nåddes måste sålunda utan tvekan tillskrivas fartbegränsningen. Det första svenska experimentet har givit vid handen, att alla skäl talar för förnyade försök. Dessa bör ske under skiftande väderleksförhållanden och i övrigt under växlande förutsättningar.

1953 års trafiksäkerhetsutredning förordade i sitt betänkande (SOU 1954: 38) att en allmän hastighetsbegränsning skulle införas för bilar och motorcyklar såväl inom som utom tätbebyggda områden. Utredningen framhöll, »att det klart framgår, att hög hastighet är en av de viktigaste — ja

kanske den allra viktigaste — olycksframkallande faktorn i vägtrafiken. Det kan icke vara föremål för tvekan, att om fordonen i allmänhet framföres med hög hastighet antalet olyckor av svår beskaffenhet blir större än om hastigheten är lägre».

Utredningar såväl i vårt land som utomlands har visat, att hög hastighet är en mycket väsentlig olycksfaktor. En rad experiment med tillfälliga fartbegränsningar i utlandet visar att hastighetsbegränsningen haft en positiv inverkan. Den engelske trafiksäkerhetsforskaren doktor R. J. Smeed har lagt fram material med starka siffror som styrker påståendet. Han anför också, att hastighetsbegränsningen obestriddigt nedbringat den genomsnittliga trafikhastigheten och därmed bidrar till en bättre hastighetsanpassning hos motorförarna. Beträffande olyckorna blir dessa inte bara färre till antalet utan verkningarna av olyckorna reduceras också avsevärt.

Såväl det första svenska försöket med allmän hastighetsbegränsning som de erfarenheter som redan tidigare vunnits i utlandet av liknande försök utgör enligt vår mening klar motivering för att nya försök bör företagas. Jämsides härmed bör självfallet understrykas behovet av en allt effektivare trafiksäkerhetspropaganda i såväl press, radio som TV.

Förnyade försök med fartbegränsning bör under den närmaste tiden enligt vår uppfattning omfatta alla större helger samt en längre tidsperiod under sommarmånaderna. Med den ökade bilparken har antalet bilande semesterfirare ökat kraftigt. Därmed kan sommarens månader anses i trafikhänseende höra till de intensivaste av årets tolv månader. Inför man sålunda fartbegränsning under en viss tid av sommaren, bör ett tämligen adekvat jämförelsematerial föreligga.

Med hänsyn till att förnyade försök med fartgräns kan leda till en permanent hastighetsbegränsning anser vi att fartgränsen lämpligen kan bestämmas till 90 km i timmen.

Med stöd av ovan anförda hemställes,

att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t måtte anhålla om förslag till att en hastighetsgräns av 90 km i timmen införas under den närmaste tiden för alla större helger samt för en viss längre sammanhängande period under sommaren.

Stockholm den 25 januari 1961

Karl Björkänge

B. Börjesson

Emil Elmwall

i Falköping

Sven Vigelsbo

David Gomér

Johannes Antonsson

Fridolf Jansson

John Eriksson

Gustaf Svensson

i Benestad

i Bäckmora

i Vä

A. Magnusson

Einar Larsson

i Jönköping