

Nr 67

Utlåtande i anledning av väckta motioner om höjning av maximihastigheten för vissa tunga fordon.

Andra lagutskottet har till behandling förehått två inom riksdagen väckta, till lagutskott hänvisade motioner, nr 280 i första kammaren av herrar *Ringaby* och *Arvidson* samt nr 243 i andra kammaren av herr *Hedin m. fl.*

I motionerna, vilka är likalydande, har hemställts, »att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t begär en sådan ändring i vägtrafikförordningen att maximihastigheten för tunga lastbilar och bussar höjs till 70 km/tim. och för tung lastbil med släpvagn till 60 km/tim.».

Beträffande de skäl motionärerna åberopat till stöd för sin hemställan får utskottet, i den mån redogörelse därför inte lämnas i det följande, hänvisa till motionen I:280.

Gällande bestämmelser

Någon bestämmelse om hastighetsbegränsning för motorfordon i allmänhet utom tätbebyggt område finns icke. Inom tätbebyggt område får fordons hastighet däremot icke överstiga 50 km i timmen. Enligt 46 § 1 mom. vägtrafikförordningen skall dock fordons hastighet alltid anpassas till vad trafiksäkerheten och behörig hänsyn till omständigheterna i övrigt kräver. Särskilt åligger det förare av fordon att hålla en med hänsyn till förhållandena tillräckligt låg hastighet i vissa närmare angivna fall, vid oklar sikt, vid vägkorsning, i skarp kurva etc.

I 56 § förordningen ges vidare vissa bestämmelser om högsta tillåtna hastighet för olika slag av fordon och fordonskombinationer. Bussar och lastbilar med totalvikt — d. v. s. summan av fordonets tjänstevikt och maximilast — överstigande 2,5 ton får sålunda icke föras med högre hastighet än 60 km i timmen, dock att hastigheten på mortorväg får uppgå till 80 km i timmen. Har till bil — såväl personbil, buss som lastbil — kopplats fordon, gäller också inskränkningar i maximihastigheten så snart släpvagnens totalvikt, i vissa fall tjänstevikt, överstiger en tredjedel av bilens tjänstevikt. Bil med en tillkopplad påhängsvagn får, om fordonen har sammanhängande driftsbroms med verkan på samtliga hjul, föras med en hastighet av högst 60 km i timmen. Är släpvagnen icke av typen påhängsvagn, utgör maximihastigheten 50 km i timmen, och detsamma gäller om fordonens

sammanhängande driftsbroms icke verkar på alla hjul i fordonskombinationen. I de fall då bil föres med två tillkopplade släpvagnar och fordonen är utrustade med effektiv sammanhängande driftsbroms gäller en maximihastighet av 40 km i timmen. För andra fordonskombinationer än de nu nämnda är maximihastigheten 20—40 km i timmen beroende bl. a. på förhållandet mellan bilens och släpfordonets bruttovikt. Fordon med band får icke föras med högre hastighet än 20 km i timmen och fordon med hjulringar av järn eller annat hårt material icke fortare än 10 km i timmen.

Bestämmelserna om maximihastighet för vissa fordon och fordonskombinationer skall icke gälla utryckningsfordon, då det användes vid utryckning, och icke heller annat fordon, då det användes vid eldfara för brandväsendets räkning eller av polis- och tullpersonal, läkare, barnmorska eller veterinär i brådskande yrkesutövning. Genom lokal trafikföreskrift, utfärdad av länsstyrelse eller då det gäller stads område av poliskammare, magistrat eller kommunalborgmästare, kan också beträffande viss allmän väg, gata eller annan allmän plats eller beträffande samtliga dylika vägar inom visst område föreskrivas undantag från bestämmelserna. Därvid kan fastställas såväl högre som lägre maximihastighet.

Historik

I 1936 års vägtrafikstadga föreskrevs att buss och lastbil icke fick framföras med högre hastighet än 50 km i timmen utom tätbebyggt område.

1944 års trafikförfattningssakkunniga föreslog, att hastighetsgränsen skulle höjas till 60 km i timmen. Som skäl härför åberopade de den tekniska utvecklingen i fråga om fordonens utrustning samt den fortskridande förbättringen av vägnätet.

I propositionen nr 30 till 1951 års riksdag med förslag till vägtrafikförordning m. m. anslöt sig föredragande departementschefen till de sakkunnigas förslag. Som motivering för en sådan höjning framhölls i propositionen — utöver vad de sakkunniga anfört — att en höjning av den tillåtna hastigheten på landsväg skulle medföra tidsvinster av stor betydelse ur transportekonomisk synpunkt samt vidare att den lämpliga marschfarten — d. v. s. den hastighet vid vilken motorn arbetar under gynnsammaste förhållanden och fordonets kör- och väghållningsegenskaper i övrigt är som bäst — hos bussar och lastbilar ofta låg över 50 km i timmen. Inom andra lagutskottet, som behandlade propositionen, ifrågasattes om det ur trafiksäkerhetssynpunkt och med hänsyn till vägarnas tillstånd var tillrådligt att höja hastighetsgränsen. Utskottet anslöt sig emellertid till departementschefens förslag i sitt utlåtande nr 30, vilket godkändes av riksdagen.

På initiativ av 1955 års riksdag undantogs från bestämmelsen om maximihastighet sådana lastbilar och bussar, vilkas totalvikt icke översteg 2,5 ton. Andra lagutskottet uttalade i sitt utlåtande nr 34 att dessa lättare last-

bilar och bussar beträffande såväl konstruktion som vikt mer var att jämställa med personbilar än med övriga lastbilar och bussar. Avgörande vikt vid sitt ställningstagande fäste emellertid utskottet vid att ett sådant undantagande skulle medföra den ur trafiksäkerhetssynpunkt mycket betydande fördelen, att trafikströmmen på landsvägarna kom att flyta jämnare med påföljd att omkörningarna, som alltid erbjöd särskilda faromoment, kom att minska.

Vid 1958 års A-riksdag tillkom genom *proposition nr 69* regeln att hastighetsgränsen för de tyngre bussarna och lastbilarna vid färd på motorväg skulle utgöra 80 km i timmen. Ett förslag från *statens trafiksäkerhetsråd* att samma skulle gälla för bilar med tillkopplade fordon vann ej statsmakternas bifall.

I samband med behandling vid 1959 års riksdag av *propositionen nr 37* med förslag till vissa ändringar i vägtrafikförordningen väcktes *motioner*, i vilka hemställdes om en allmän översyn av bestämmelserna om hastighetsbegränsning för bilar med släpfordon. Andra lagutskottet avstyrkte i sitt av riksdagen godkända utlåtande nr 37 motionerna med den motiveringen att Kungl. Maj:t och ansvariga myndigheter — i första hand väg- och vattenbyggnadsstyrelsen — hade sin uppmärksamhet riktad på frågan i vad mån det med hänsyn till belastningen på vägarna och trafiksäkerhetens krav var möjligt att medgiva högre hastighet för fordon med släp än de gällande maximihastigheterna och att det därför inte var erforderligt med något initiativ från riksdagens sida.

Framställningar angående höjning av maximihastigheterna

Framställningar om höjning av den högsta medgivna hastigheten för bussar och lastbilar har under senare år gjorts dels av *Svenska lasttrafikbilägareförbundet* 1956 och 1958 och dels av *Svenska omnibusägareförbundet* 1958. Dessa framställningar har varit föremål för remissbehandling, varvid bl. a. *väg- och vattenbyggnadsstyrelsen* hörts. I yttrande den 31 mars 1958 förklarade styrelsen sig icke kunna tillstyrka en hastighetsökning för lastbilar och bussar. Skälet härför var framför allt vägnätets standard. Styrelsen ansåg att utvecklingen i detta avseende icke förmått hålla jämna steg med fordonsbeståndets och fordonens utveckling. Vägarnas linjeföring i plan och profil var 1958 fortfarande otillfredsställande på övervägande del av vägnätet. Bärigheten var otillräcklig, vilket bl. a. medförde stora svårigheter att hålla grusvägarna i godtagbart skick. Denna omständighet talade enligt styrelsen särskilt starkt mot en höjning av hastigheten, eftersom det visat sig att hastigheten hade stor inverkan på förslitningen av vägbanan.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen har emellertid upptagit frågan om höjning av den tillåtna hastigheten för tyngre lastbilar och bussar till förnyat

övervägande. Detta har resulterat i att styrelsen i skrivelse den 18 maj 1960 till Kungl. Maj:t föreslagit en höjning av den för bussar och tyngre lastbilar medgivna hastigheten till 70 km i timmen. Styrelsen har vidare föreslagit samma höjning för bil, till vilken kopplats påhängsvagn, under förutsättning att bilens och påhängsvagnens samtliga hjul är försedda med effektiv från fotbroms eller motsvarande anordning på bilen manövrerbara bromsar. För andra kombinationer av bil och tillkopplat fordon har styrelsen icke funnit sig böra föreslå någon ändring av gällande hastighetsbestäm-
melser.

Anledningen till styrelsens ändrade ställningstagande är den icke ovä-
sentliga förbättring av det allmänna vägnätet på landsbygden, som genom-
förts efter det styrelsen avgav det förenämnda yttrandet i mars 1958. Sty-
relsen anför:

Styrelsen vill erinra om att de statliga investeringarna för väg- och bro-
byggnader på landsbygden uppgår till omkring 320 milj. kronor år 1958
och 355 milj. kronor 1959. För år 1960 är anslaget till den ordinarie verk-
samheten upptaget till 360 milj. kronor. Längden av belagda och oljegrus-
behandlade vägar har väsentligt ökats och utgjorde den 1 januari 1958
11 302 km, den 1/1 1959 13 550 km och den 1/1 1960 16 997 km, vilket mot-
svarar 12,2, 14,6 och 18,2 % av det totala vägnätet. Av det nuvarande riks-
vägnätet är c:a 90 % försett med belagd eller oljegrusbehandlad väg bana.

Styrelsen anför vidare i skrivelsen, att högre hastighet för tyngre last-
bilar och bussar medför fördelar ur transportekonomisk synpunkt. Därut-
över framhåller styrelsen den betydelse, som en ökning av hastigheten kan
få i samband med de åtgärder som vidtages för att möjliggöra nedläggning-
en av trafiksvaga järnvägslinjer. De olägenheter, som drabbar befolkningen
vid nedläggningen, kan motverkas genom insättandet av buss- och lastbils-
linjer, för vilka en högre medgiven hastighet skulle vara av stort värde på
de vägleder, där den högre hastigheten kan utnyttjas.

Styrelsen anser icke att en höjning av de tyngre fordonens hastighet skul-
le inverka menligt på trafiksäkerheten. I detta avseende hänvisar styrelsen
till vissa undersökningar, som verkställdes under överinseende av *statens*
trafiksäkerhetsråd. Den ena av dessa undersökningar utfördes på riksväg 1
mellan Salem och Södertälje under tiden den 8—11 oktober 1957 och den
andra på samma väg mellan Pershagen och Svärta gård under tiden den
9—25 april 1958. Vid båda undersökningarna utfördes experimenten med
en tyngre omnibus, som framfördes med varierande hastigheter upp till 80
km i timmen. Båda undersökningarna genomfördes under mycket växlande
trafikförhållanden från extrem tättrafik på de smalare och krokigare de-
larna av Stockholm—Södertäljevägen till mera normal och gles trafik på
omväxlande bättre och sämre partier av Södertälje—Nyköpingsvägen. Un-
dersökningarna avsåg att utreda hur stigande hastighet för tyngre fordon
inverkade dels på omkörningsfrekvensen och dels på omkörningssträckans

längd ställd i relation till frisiktssträckans längd vid omkörningens början med huvudvikten lagd på frisiktsförhållanden och därav betingade risker för mötande fordon i skymd sikt. Undersökningarna var upplagda på olika sätt men gav likartade resultat. Beträffande omkörningsfrekvensen visade undersökningarna följande. Antalet aktiva omkörningar, d. v. s. då bussen körde om, ökade vid höjning av bussens hastighet, dock obetydligt såvitt angick omkörning av personbilar vid höjning av bussens hastighet från 60 till 70 km i timmen. Samtidigt minskade antalet passiva omkörningar, d. v. s. då bussen blev omkörd. Räknat såväl på enbart passiva omkörningar som på summan av passiva och aktiva omkörningar erhöles en mycket markant nedgång i omkörningsfrekvensen vid ökning av hastigheten från 60 till 70 km i timmen. Även vid ökning från 70 till 80 km i timmen erhöles en betydande sänkning av omkörningsfrekvensen, ehuru sänkningstakten var något mindre i detta intervall. Beträffande den andra frågan visade undersökningarna, att omkörningssträckan vid passiva omkörningar blev längre med ökad hastighet hos bussen men att samtidigt en klar tendens förelåg till ökade frisiktssträckor, eller med andra ord att förarna av de omkörande fordonen nästan genomgående kompenserade den längre omkörningssträckan genom att utföra omkörningarna på platser, där siktförhållandena var fullt tillräckliga för ett genomförande av en riskfri omkörning. På grund därav har man i redogörelsen för undersökningarna format den slutsatsen, att det icke finns något som talar för att omkörningar av tyngre fordon blir riskablare, om dessa får köra med en hastighet av 70—80 km i timmen i stället för 60 km i timmen.

Statens trafiksäkerhetsråd, som avstyrkte Svenska lasttrafikbilägareförbundets framställning om hastighetshöjning 1956, har i yttrande den 9 maj 1960 över förbundets samt Svenska omnibusägareförbundets framställningar i samma sak 1958 i likhet med väg- och vattenbyggnadsstyrelsen svängt i sin uppfattning och tillstyrker numera en höjning av de tunga fordonens maximihastighet till 70 km i timmen. Rådet åberopar i yttrandet såväl de förenämnda undersökningarna som en på försommaren 1959 på vissa sträckor av riksväg 1 företagen undersökning angående tunga fordons hastighetsanpassning. Denna undersökning visade att högsta tillåtna hastighet — 60 km i timmen — överskreds på en icke hastighetsbegränsad sträcka med mycket goda siktmöjligheter av nära 60 procent av de observerade tunga fordonen. I några fall var hastighetsöverskridandena betydande. Vidare konstaterades på en sträcka, där begränsning av hastigheten till 50 km i timmen rådde, att endast 8 procent av de där observerade tunga fordonen fördes med högre hastighet än 50 km i timmen. Vid studier slutligen, som i samma sammanhang utfördes i en kurva, där begränsade siktmöjligheter förelåg och som var belägen på en icke hastighetsbegränsad sträcka, framkom, att samtliga observerade tunga fordon fördes väl till vänster på körbanan och att icke något av fordonen fördes med högre hastighet än att det

kunde ha stannats på den sträcka, över vilken föraren hade fri sikt. Slut-satserna av dessa undersökningar sammanfattar rådet på följande sätt:

Rådets ovan återgivna studier har sålunda givit vid handen, att en höjning av högsta tillåtna hastigheten för tunga fordon skulle medföra, att trafiken komme att flyta lättare och att antalet omkörningssituationer skulle minska väsentligt. Vidare har av undersökningarna rörande olycksriskerna vid omkörningar av tunga fordon framgått, att övriga fordonsförare beaktar det tunga fordonets högre hastighet samt anpassar plats och sätt för omkörningen med hänsyn därtill. Enligt rådets mening synes det därför icke finnas något belägg för antagandet, att omkörningarna skulle bli mer riskabla, då de tunga fordonen framföres med en hastighet något överstigande 60 km/tim.

Av vad i det föregående omtalats framgår också, att förare av tunga fordon, då de överträder gällande bestämmelser om högsta tillåtna hastighet för sådana fordon, främst synes göra detta på vägsträckor, där överträdelsen ej medför någon direkt fara ur allmän trafiksäkerhetssynpunkt. Vidare framgår, att respekten för gällande lokala hastighetsbegränsningar är betydligt större än respekten för den generella bestämmelsen om högsta tillåtna hastighet för dessa fordon.

Man synes enligt rådets mening ej behöva befara, att, om en måttlig höjning av högsta tillåtna hastigheten för tunga fordon skulle genomföras, dessa fordon på små krokiga vägar skulle framföras med för höga hastigheter. Resultaten från de i det föregående nämnda studierna talar nämligen för att förarna av de tunga fordonen som regel anpassar hastigheten efter förhandenvarande sikt och andra ur trafiksäkerhetssynpunkt relevanta förhållanden.

Ej heller synes det behöva befaras, att de tunga fordonen, efter en väl avvägd höjning av högsta tillåtna hastigheten, överhuvudtaget skulle komma att framföras med avsevärt högre hastigheter, än vad som redan nu är fallet. Här må framhållas, att utförda studier i länder, där fri hastighet råder även för tunga fordon, givit vid handen, att dessa fordon framföres där med hastigheter, som i stort överensstämmer med de hastigheter, vilka för närvarande tillämpas beträffande våra tunga fordon.

Utskottet

Enligt gällande bestämmelser får lastbilar och bussar, vilkas totalvikt överstiger 2,5 ton, icke föras med högre hastighet än 60 km i timmen. På motorväg får dock hastigheten uppgå till 80 km i timmen. För fordonskombinationer gäller också i flertalet fall viss maximihastighet, varierande mellan 20 och 60 km i timmen beroende bl. a. på typen av släpfordon, broms-utrustning och förhållandet mellan bilens och släpfordonets bruttovikt.

I förevarande motioner hemställas, att maximihastigheten för tunga lastbilar och bussar höjes till 70 km i timmen och maximihastigheten för tung lastbil med släpvagn till 60 km i timmen.

Såsom framgår av den tidigare redogörelsen har väg- och vattenbyggnadsstyrelsen i skrivelse till Kungl. Maj:t i maj 1960 föreslagit en höjning av den för tyngre lastbilar och bussar medgivna hastigheten till 70 km i timmen

och samma höjning för bil med tillkopplad påhängsvagn, då fordonen har sammanhängande driftsbroms med verkan på samtliga hjul. Förslaget har motiverats framför allt med den förbättring av det allmänna vägnätet på landsbygden, som genomförts under senare år, samt med de fördelar ur transportekonomisk synpunkt en sådan höjning skulle medföra. Även statens trafiksäkerhetsråd har i skrivelse till Kungl. Maj:t förra året tillstyrkt en höjning av de tunga fordonens maximihastighet till 70 km i timmen. Till grund för rådets ställningstagande ligger bl. a. undersökningar, som givit vid handen att en höjning av hastigheten icke skulle inverka menligt på trafiksäkerheten.

Med hänsyn till de skäl, som åberopats av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen och trafiksäkerhetsrådet, finner också utskottet det motiverat med en höjning av maximihastigheten för de tunga fordonen. Genom en sådan höjning skulle man dessutom vinna att trafikströmmen på landsvägarna blev jämnare med följd att framkomligheten i synnerhet i närheten av tätorterna ökade. Utskottet är däremot icke berett att utan närmare utredning förorda att höjningen generellt bestämmes till 70 km i timmen. Det torde nämligen icke vara uteslutet att höjningen beträffande vissa fordon och vissa vägar kan göras något större. Vidare torde frågan om höjning av maximihastigheten för olika slag av fordonskombinationer förutsätta viss utredning angående bl. a. utvecklingen av fordonens bromsutrustning.

Utskottet har emellertid inhämtat, att frågan om höjning av maximihastigheten för tunga fordon och fordonskombinationer för närvarande är föremål för överväganden inom kommunikationsdepartementet. Den utredning utskottet ovan efterlyst torde därför lämpligen kunna företagas i anslutning härtill.

Under åberopande av vad utskottet sålunda anfört får utskottet hemställa, att riksdagen i anledning av förevarande motioner, I: 280 och II: 243, måtte i skrivelse till Kungl. Maj:t som sin mening giva till känna vad utskottet anfört.

Stockholm den 21 november 1961

På andra lagutskottets vägnar:
AXEL STRAND

Vid detta ärendes behandling har närvarit

från första kammaren: herrar Strand*, Nils Elowsson, Axel Svensson, fru Hamrin-Thorell, fru Carlqvist, fru Svenson, herr Birke och fröken Nordström;

från andra kammaren: herrar Nilsson i Göteborg, Lundberg, Rimmerfors, fröken Wetterström, herrar Odhe*, Wiklund i Stockholm, Wahrendorff och fru Eriksson i Ängelholm.

* Ej närvarande vid utlåtandets justering.