

**Nr 103**

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

(Lika lydande med motion nr 75 i Första kammaren)

De försök att begränsa hastigheten i motortrafiken som anställdes under jul- och nyårshelgerna 1960—1961 uppvisade en betydande minskning av antalet svåra trafikolyckor i jämförelse med motsvarande tid året innan. Man får förmoda, att det positiva resultatet av detta försök gav regeringen anledning att tillsätta en utredning med uppdrag "att på grundval av de successivt vunna och bearbetade erfarenheterna lägga fram förslag till den vidare försöksverksamhet som må finnas påkallad i syfte att erhålla konkreta hållpunkter för bedömning av en tillfällig hastighetsbegränsnings inverkan på olycksfrekvensen samt olyckornas typ och svårighetsgrad". Denna utredning, "1961 års trafiksäkerhetskommitté", har nu (den 8 nov.) avgivit en redogörelse, som på ett avgörande sätt bekräftar, att fartbegränsningar inte bara minskar olycksriskerna över huvud taget utan också, vilket är viktigast, nedbringat antalet dödsfall i trafiken.

Under observationstidens 86 fartfria dagar inrapporterades 4 939 olyckor i trafiken. Motsvarande antal under de 38 dagar då hastighetsbegränsningen gällde utgjorde 1 896. Detta innebär en genomsnittlig minskning per dag från 57,4 för fartfria dagar till 49,9 för fartbegränsade. Under dagarna med fri fart inträffade 163 dödsolyckor mot 50 under dagarna med fartbegränsning. Per dag räknat en minskning från 1,9 till 1,3. Minskningen av antalet vid dessa olyckor dödade är ändå större. Under de fartfria dagarna dödades 186 personer mot 51 under fartbegränsningsdagarna, en minskning per dag från 2,2 till 1,3. 505 personer skadades svårt under fartfria perioder mot siffran 177 för fartbegränsningsperioderna. Per dag en minskning från 5,9 till 4,7 eller med en olycka per dag. Antalet vid dessa olyckor svårt skadade är 637 respektive 192. En minskning per dag från 7,4 till 5,1 eller ca 2 per dag. Vidare minskades de lindriga personskadorna med tre om dagen och olyckor med enbart egendomsskador som följd med lika många.

Redogörelsen visar också, att de fartinbudande vägarna minskar sin andel i olyckorna under fartgränsperioderna. Denna minskning är mera markant i fråga om de svåraste olyckorna. Tendensen framgår tydligt vid studium av trafiksäkerhetskommitténs specialundersökningar beträffande riksvägarna 1, 2 och 13. Inte en enda dödsolycka inträffade på dessa våra viktigaste riksvägar

under fartbegränsningen. Under den fartfria delen av observationsperioden noterades här 27 dödsolyckor med tillhoppa 32 dödsoffer. Under de 38 dagarna med fartbegränsning inträffade på dessa tre vägar 18 olyckor med svåra personskador mot 70 liknande olyckor under den fartfria tiden.

Omkörningsolyckorna per dag räknat har minskat från 2,5 till 1,6. Mer än hälften av minskningen föll på riksvägnätet.

Medelresehastigheten har nedgått med ca 3 km/tim. och sålunda endast rönt liten inverkan av hastighetsbegränsningen. Den jämnare trafikrytmen under fartbegränsningsperioderna gör att någon ökning av köbildningen tvärt emot vad man förmodat inte skett, vilket bestyrkes av statspolisens uppgifter.

Av det anförda utdraget av 1961 års trafiksäkerhetskommittés redogörelse framgår, att antalet dödsolyckor och svårare olycksfall i trafiken skulle avsevärt minska om generell hastighetsbegränsning i motortrafiken genomfördes.

Med hänvisning till det ovan anförda hemställes,

att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t måtte anhålla om skyndsamt prövning av möjligheterna att med beaktande av hittills vunna erfarenheter av hastighetsbegränsning införa en generell hastighetsbegränsning till 90 km/tim.

Stockholm den 23 januari 1962

*Karl Björkänge*

*Bengt Börjesson*  
i Falköping

*Gustaf Svensson*  
i Vä

*Fridolf Jansson*  
i Benestad

*Karl G. H. Boo*

*John Eriksson*

*Emil Elmwall*

*Erik Grebäck*

*David Gomér*

*Einar Larsson*  
i Borrbý