

Nr 155

Kungl. Maj:ts proposition till riksdagen med förslag till förordning om ändring i vägtrafikförordningen den 28 september 1951 (nr 648), m. m.; given Stockholms slott den 9 mars 1962.

Under åberopande av bilagda i statsrådet förda protokoll vill Kungl. Maj:t härmed

dels anhålla om riksdagens yttrande över härvid fogade förslag till

1) förordning om ändring i vägtrafikförordningen den 28 september 1951 (nr 648); samt

2) förordning angående ändring av 1 och 10 §§ förordningen den 5 maj 1960 (nr 134) om mopeder;

dels föreslå riksdagen att antaga förordning om ändrad lydelse av 1 § förordningen den 23 november 1956 (nr 545) angående omsättningskatt å motorfordon i vissa fall.

GUSTAF ADOLF

Gösta Skoglund

Propositionens huvudsakliga innehåll

I propositionen lämnas redogörelse för hittills bedrivna försök med temporära hastighetsbegränsningar, varjämte beröres den fortsatta försöksverksamheten under år 1962.

Förslag framlägges till viss ändring i vägtrafikförordningen för att möjliggöra en förenkling av reglerna om godtagande av utländska körkort och om utfärdande av svenskt körkort för den, som förut innehar utländsk sådan handling.

En annan av de ändringar, som föreslås i vägtrafikförordningen, innebär att maximihastigheten för vissa tyngre fordon höjes från 60 till 70 kilometer i timmen på vägar i allmänhet och till 90 kilometer i timmen på motorväg.

Propositionen innehåller vidare förslag om sådan ändring i mopedförordningen att såsom invalidfordon inrättad motorcykel skall anses som moped även om dess tjänstevikt uppgår till 100 kilogram, under förutsättning att fordonet i övrigt uppfyller de för moped gällande villkoren. I anslutning härtill föreslås en redaktionell ändring i förordningen angående omsättningskatt å motorfordon i vissa fall.

Slutligen föreslås skärpning av de i vägtrafikförordningen och mopedförordningen stadgade förbuden för förare av motordrivet fordon att onödigtvis åstadkomma störande buller.

FÖRSLAG

till

Förordning om ändring i vägtrafikförordningen den 28 september 1951 (nr 648)

Härigenom förordnas, att 37 § 1 mom., 45 § 1 mom., 56 § 1 mom. och 58 § vägtrafikförordningen den 28 september 1951¹ ävensom överskriften vid 37 § sagda förordning skola erhålla ändrad lydelse på sätt nedan angives.

*(Gällande lydelse)**(Föreslagen lydelse)*

Särskilda föreskrifter för personer, som från utlandet inkommit i riket för att tillfälligtvis här vistas

Särskilda föreskrifter för personer, som från utlandet inkommit i riket

37 §.

1 mom. Angående rätt för person, som i främmande stat äger föra motorfordon, att på grund av internationella överenskommelser eller eljest *under tillfällig vistelse här i riket* föra sådant fordon gäller vad Konungen därom förordnar.

1 mom. Angående rätt för person, som i främmande stat äger föra motorfordon, att på grund av internationella överenskommelser eller eljest föra sådant fordon *under vistelse här i riket* gäller vad Konungen därom förordnar.

45 §.

1 mom. Fordon bör — — — av vägen.

Vid oklar — — — enkelriktad fordonstrafik.

Fordon, som — — — 5 mom.

Då fordon — — — hastighet minskas.

I fall då fordon, vars hastighet enligt 56 § är begränsad till 60 kilometer i timmen eller därunder, utom tätbebyggt område föres efter annat fordon, skall, när förhållandena ej annat påkalla, avståndet till det framförvarande fordonet anpassas så, att omkörande fordon utan fara kan föras in mellan fordonen.

I fall då fordon, vars hastighet enligt 56 § är begränsad till 70 kilometer i timmen eller därunder, utom tätbebyggt område föres efter annat fordon, skall, när förhållandena ej annat påkalla, avståndet till det framförvarande fordonet anpassas så, att omkörande fordon utan fara kan föras in mellan fordonen.

¹ Senaste lydelse se beträffande 45 § 1 mom. SFS 1958:222 samt beträffande 56 § 1 mom. SFS 1959:259.

(Gällande lydelse)

(Föreslagen lydelse)

56 §.

1 mom. Sadan buss eller lastbil, vars totalvikt överstiger 2,5 ton, får icke föras med högre hastighet än 60 kilometer i timmen. Å motorväg må dock hastigheten uppgå till 80 kilometer i timmen.

1 mom. Sadan buss eller lastbil, vars totalvikt överstiger 3,5 ton, får icke föras med högre hastighet än 70 kilometer i timmen. Å motorväg må dock hastigheten uppgå till 90 kilometer i timmen.

Har till bil kopplats fordon, få fordonen icke föras med högre hastighet, än nedan för varje fall sägs, nämligen då fråga är om

	Hastighet km i timmen		Hastighet km i timmen
a) en påhängsvagn samt bilens och påhängsvagnens samtliga hjul äro försedda med effektiva från fotbroms eller motsvarande anordning på bilen manövrerbara bromsar	60	a) en påhängsvagn samt bilens och påhängsvagnens samtliga hjul äro försedda med effektiva från fotbroms eller motsvarande anordning på bilen manövrerbara bromsar	70
b) en släpvagn i annat fall, än som under a) sägs, samt släpvagnen är försedd med effektiva från fotbroms eller motsvarande anordning på bilen manövrerbara bromsar			50
c) en släpvagn i annat fall, än som under a) och b) sägs, samt släpvagnen har en bruttovikt icke överstigande bilens bruttovikt			40
d) två släpvagnar samt släpvagnarna äro försedda med effektiva från fotbroms eller motsvarande anordning på bilen manövrerbara bromsar			40
e) ett fordon på minst fyra hjul, vars ena ände medelst fast upphängningsanordning å bilen eller medelst särskild bogseringsanordning är upplyft på sådant sätt att minst ett av fordonets övriga hjulpar rullar på vägen samt bilen är särskilt inrättad för bärgning och bogsering av skadade fordon (bärgningsbil)			40
f) en släpplåde samt släpplåden har en bruttovikt icke överstigande bilens bruttovikt			30
g) ett eller flera fordon i andra fall, än som under a—f) sägs			20
Har till — — — dess tjänstevikt.			

(Gällande lydelse)

(Föreslagen lydelse)

58 §.

Förare av motordrivet fordon skall i görligaste mån behandla motorn så, att den icke åstadkommer störande buller eller utsläpper rök

Förare av motordrivet fordon skall behandla fordonet så, att det icke åstadkommer onödigt buller, och skall i görligaste mån tillse, att

(Gällande lydelse)

eller gas i sådan mängd, att olägenhet därav uppstår. Gaser från förbränningsmotor få icke givas fritt avlopp.

(Föreslagen lydelse)

fordonet icke utsläpper rök eller gas i sådan mängd, att olägenhet därav uppstår. Gaser från förbränningsmotor få icke givas fritt avlopp. Vid färd nattetid inom område med bostadsbebyggelse skola färdväg, hastighet och färsätt i övrigt anpassas så, att de som bo eller vistas inom området icke onödigtvis störas.

Vid handhavande — — — tillfredsställande sätt.
Bränsleavfall ävensom — — — därigenom störes.

Denna förordning träder i kraft den 1 juli 1962.

FÖRSLAG

till

Förordning angående ändring av 1 och 10 §§ förordningen den 5 maj 1960
(nr 134) om mopeder

Härigenom förordnas, att 1 och 10 §§ förordningen den 5 maj 1960 om mopeder skola erhålla ändrad lydelse på sätt nedan anges.

*(Gällande lydelse)**(Föreslagen lydelse)*

1 §.

Med moped förstås i denna förordning lätt motorcykel vars motor har en cylindervolym ej överstigande 50 kubikcentimeter och vilken är konstruerad för en hastighet av högst 30 kilometer i timmen.

Med moped förstås i denna förordning lätt motorcykel vars motor har en cylindervolym ej överstigande 50 kubikcentimeter och vilken är konstruerad för en hastighet av högst 30 kilometer i timmen, *så ock tung motorcykel med tjänstevikt av högst 100 kilogram, därest den är inrättad såsom invalidfordon och i övrigt uppfyller nyss angivna villkor.*

Vid bedömande — — — högre hastighet.

10 §.

Förare av moped skall *i görligaste mån* behandla *motorn* så, att den icke åstadkommer *störande buller eller* utsläpper rök eller gas i sådan mängd, att olägenhet därav uppstår. Gaser från förbränningsmotor få icke givas fritt avlopp.

Förare av moped skall behandla *fordonet* så, att det icke åstadkommer *onödigt buller, och skall i görligaste mån tillse, att fordonet icke* utsläpper rök eller gas i sådan mängd, att olägenhet därav uppstår. Gaser från förbränningsmotor få icke givas fritt avlopp. *Vid färd nat-tetid inom område med bostadsbebyggelse skola färdväg, hastighet och färsätt i övrigt anpassas så, att de som bo eller vistas inom området icke onödigtvis störas.*

Denna förordning träder i kraft den 1 juli 1962.

FÖRSLAG

till

Förordning om ändrad lydelse av 1 § förordningen den 23 november 1956 (nr 545) angående omsättningsskatt å motorfordon i vissa fall

Härigenom förordnas, att 1 § förordningen den 23 november 1956 angående omsättningsskatt å motorfordon i vissa fall skall erhålla ändrad lydelse på sätt nedan angives.

(Gällande lydelse)

1 §.

För motorfordon — — — till staten.

Skattepliktiga motorfordon — — — i bilregister.

Skatt skall icke utgå

- a) för bil, — — — eller sjuka;
- b) för sådan cykel med hjälpmotor, som avses i kungörelsen den 23 maj 1952 (nr 280); samt
- c) för motorcykel, som är inrättad såsom invalidfordon och vars maximihastighet icke överstiger 30 kilometer i timmen.

I denna — — — närmare föreskrifter.

(Föreslagen lydelse)

1 §.

För motorfordon — — — till staten.

Skattepliktiga motorfordon — — — i bilregister.

Skatt skall icke utgå

- a) för bil, — — — eller sjuka;
- b) för sådan motorcykel, som avses i förordningen den 5 maj 1960 (nr 134) om mopeder; samt
- c) för annan motorcykel, vilken är inrättad såsom invalidfordon och konstruerad för en hastighet av högst 30 kilometer i timmen.

I denna — — — närmare föreskrifter.

Denna förordning träder i kraft den 1 juli 1962.

*Utdrag av protokollet över kommunikationsärenden, hållet inför
Hans Maj:t Konungen i statsrådet å Stockholms slott
den 9 mars 1962.*

Närvarande:

Statsministern ERLANDER, ministern för utrikes ärendena UNDÉN, statsråden NILSSON, STRÄNG, ANDERSSON, LINDSTRÖM, LANGE, LINDHOLM, KLING, SKOGLUND, EDENMAN, JOHANSSON, AF GEIJERSTAM, HERMANSSON, HOLMQVIST.

Chefen för kommunikationsdepartementet, statsrådet Skoglund, anmäler — efter gemensam beredning med statsrådets övriga ledamöter — fråga om *ändringar i vägtrafikförordningen m. m.* samt anför därvid följande.

Efter vederbörligt bemyndigande tillkallade jag den 24 mars 1961 sakkunniga för allt inom kommunikationsdepartementet verkställa utredning angående tillfälliga hastighetsbegränsningar för motorfordon och därmed sammanhängande spörsmål. De sakkunniga, vilka antagit benämningen 1961 års trafiksäkerhetskommitté, har efter verkställda studier över verkningarna av de hastighetsbegränsningar, som varit gällande under tiden maj—september 1961, till mig avgivit en redogörelse över sin nämnda verksamhet, betitlad »Tillfällig hastighetsbegränsning i motortrafiken under år 1961» (stencilerad).

Över nämnda redogörelse med däri innefattat förslag i fråga om fortsatt försöksverksamhet har, efter remiss, yttranden avgivits av statspolisintendenten, generalpoststyrelsen, järnvägsstyrelsen, väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, Sveriges meteorologiska och hydrologiska institut (*SMHI*), statens väginstitut, statens trafiksäkerhetsråd, statistiska centralbyrån, samtliga länsstyrelser, Folkrorelsernas motorförbund (*Fomo*), Föreningen Sveriges landsfiskaler, Kungl. automobil klubben (*KAK*), Motorförarnas helnykterhetsförbund (*MHF*), Motormännens riksförbund (*M*), Nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande (*NTF*), Näringslivets trafikdelegation, Trafikförsäkringsföreningen, Svenska försäkringsbolags riksförbund, Svenska lokaltrafikföreningen, Svenska matematikersamfundet, Sveriges trafikbilägares riksorganisation och Svenska vägföreningen. — *KAK*, *M*, *MHF*, Sveriges trafikbilägares riksorganisation och Svenska vägföreningen — i det följande benämnda motororganisationerna — har förenat sig om ett gemensamt yttrande. Vid länsstyrelsernas yttranden har fogats utlåtanden från åtskilliga andra myndigheter och från sammanslutningar inom länen.

Inom kommunikationsdepartementet har i september 1961 upprättats en promemoria (stencilerad), berörande vissa frågor om godtagande av utländska körkort och om utfärdande av svenskt körkort för den, som förut innehar utländsk sådan handling. Över innehållet i promemorian har yttranden avgivits av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, statspolisintendenten, överståthållarämbetet, länsstyrelserna i Stockholms, Göteborgs och Bohus samt Malmöhus län, varjämte KAK, M och MHF har inkommit med ett gemensamt yttrande.

I en den 16 januari 1958 dagtecknad skrivelse har Svenska omnibusägareförbundet hemställt att de bestämmelser, enligt vilka hastigheten vid färd med buss utom lättbebyggt område begränsats till 60 kilometer i timmen, ändras därhän att buss får framföras med en hastighet av 75 kilometer i timmen. I en annan, den 15 februari 1958 dagtecknad framställning har Svenska lasttrafikbilägareförbundet gjort hemställan om enahanda ändring av bestämmelserna rörande färdhastighet för tyngre lastbil. Över nämnda framställningar har, efter remiss, yttranden avgivits av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen den 31 mars 1958 samt statens trafiksäkerhetsråd den 9 maj 1960.

Sedermera har väg- och vattenbyggnadsstyrelsen i skrivelse den 18 maj 1960 hemställt om höjning av hastighetsgränsen för bussar och vissa tyngre lastbilar till 70 kilometer i timmen.

Härefter har inom kommunikationsdepartementet upprättats en i maj 1960 dagtecknad promemoria angående ifrågasatt höjning av maximihastigheten för tyngre lastbilar och bussar vid färd utom lättbebyggt område. Över denna promemoria har yttranden avgivits av riksåklagarämbetet, hovrätterna för Västra Sverige och för Övre Norrland, väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, järnvägsstyrelsen, statens trafiksäkerhetsråd, statens biltrafiknämnd, kommerskollegium, statspolisintendenten, överståthållarämbetet, samtliga länsstyrelser, KAK, M, MHF, NTF, Stockholms handelskammare, Svenska lasttrafikbilägareförbundet, Svenska lokaltrafikföreningen, Svenska omnibusägareförbundet, Svenska transportarbetareförbundet, Sveriges grossistförbund och Sveriges industriförbund. Vid yttrandena har i flera fall fogats utlåtanden av andra myndigheter och sammanslutningar.

I skrivelse den 1 december 1961 (nr 378) har riksdagen, i anledning av väckta motioner, gjort vissa uttalanden i fråga om höjning av maximihastigheten för tyngre fordon.

I en den 28 november 1961 dagtecknad framställning har Aktiebolaget Cykelfabriken Monark väckt fråga om viss ändring av gällande bestämmelser om mopeder, vilka inrättats såsom invalidfordon. Över framställningen har, efter remiss, yttrande avgivits av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen.

Genom beslut den 25 november 1955 uppdrog Kungl. Maj:t åt statens institut för folkhälsan att i samråd med väg- och vattenbyggnadsstyrelsen skyndsamt utreda frågan om den högsta motorljudstyrka från motordrivna

fordon, som med avseende å fordonens utrustning och beskaffenhet kunde ur hälsovårdssynpunkt anses tillätlig under olika trafikförhållanden och för skilda slag av fordon samt att inkomma till Kungl. Maj:t med nämnda utredning och därav föranlett förslag om fastställande av bullergränser för motordrivna fordon. Med anledning av nämnda uppdrag och sedan den anbefallda utredningen slutförts har institutet den 1 februari 1961 inkommit med en promemoria i ämnet (stencilerad).

Över nämnda promemoria och däri upptagna författningsförslag har, efter remiss, yttranden avgivits av riksåklagarämbetet, hovrätten över Skåne och Blekinge, hovrätten för Västra Sverige, generalpoststyrelsen, järnvägsstyrelsen, telestyrelsen, medicinalstyrelsen, statspolisintendenten, länsstyrelserna i Malmöhus, Göteborgs och Bohus, Örebro samt Gävleborgs län, Automobilbesiktningsmännens förening, Motorbranschens riksförbund, Föreningen Sveriges polismästare, Föreningen Sveriges stadsdomare, Föreningen Sveriges stadsfiskaler, KAK, M, MHF, Svenska cykelfabrikant- & grossistföreningen, Svenska lasttrafikbilägareförbundet, Svenska lokaltrafikföreningen, Svenska motorcykelfabrikanters förening, Svenska omnibusägareförbundet, Svenska transportarbetareförbundet, Sveriges automobilhandlareförbund, Sveriges automobilimportörförbund, Sveriges automobilindustriförening, Sveriges läkarförbund, Sveriges motorcykelhandlares riksförbund och Sveriges motorcykelimportörers förbund. Vid flera yttranden har fogats utlåtanden av andra myndigheter och sammanslutningar.

Yrkanden om åtgärder mot motorbuller har vidare framförts av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen i skrivelse den 27 oktober 1955 samt av statspolisintendenten i skrivelse den 19 november samma år.

Sedan de här berörda frågorna varit föremål för ytterligare beredning inom kommunikationsdepartementet och samråd i vissa skattefrågor skett med finansdepartementet, anhåller jag att nu få taga upp frågorna till behandling.

Gällande författningar

Främst hänvisas till *vägtrafikförordningen den 28 september 1951* (SFS 1951: 648; ang. ändringar se 1952: 164, 1953: 300, 1954: 338, 1955: 99, 313 och 524, 1956: 122, 142 och 523, 1957: 356 och 537, 1958: 222 och 540, 1959: 259, 1960: 686, 1961: 297).

I det följande kommer jag även att beröra innehållet i bl. a. följande författningar, nämligen

förordningen den 5 maj 1960 om mopeder (SFS 1960: 134; ang. ändring se 1960: 688);

byggnadsstadgan den 30 december 1959 (SFS nr 612);

hälsovårdsstadgan den 19 december 1958 (SFS nr 662);

kungörelsen den 12 oktober 1956 (nr 522) med vissa bestämmelser i anledning av överenskommelser mellan Sverige samt Danmark, Finland och

Norge angående ömsesidigt godkännande av körkort samt av registrering av motorfordon m. m.;

kungörelsen den 28 november 1958 angående godkännande av körkort som utfärdats i främmande stat (SFS 1958: 583; ang. ändring se 1960: 601);

kungörelsen den 9 december 1960 om rätt för person, som i främmande stat äger föra motorfordon, att erhålla körkort utan att undergå förarprov (SFS 1960: 643); samt

förordningen den 23 november 1956 (nr 545) angående omsättnings-skatt å motorfordon i vissa fall.

Vidare återopas den av Sverige biträdde internationella konventionen den 24 april 1926 rörande automobiltrafik, kungörelsen den 11 oktober 1930 med anledning av Sveriges tillträde till nämnda konvention (SFS 1930: 371; ang. ändringar se 1932: 494, 1948: 475, 1952: 521, 1954: 796, 1956: 526), den likaledes av Sverige biträdde konventionen den 19 september 1949 rörande vägtrafik ävensom i anledning av sistnämnda konvention utfärdad kungörelse den 30 juni 1952 (SFS 1952: 520; ang. ändringar se 1954: 795, 1956: 475 och 525, 1958: 585, 1959: 277, 1960: 602).

Temporära hastighetsbegränsningar såsom medel att främja trafiksäkerheten

Vissa bestämmelser om hastighetsbegränsning

Någon generell bestämmelse om hastighetsbegränsning för motorfordon i allmänhet vid färd utom tätbebyggt område finns icke meddelad i vägtrafikförordningen. Enligt 46 § 1 mom. nämnda förordning skall emellertid 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 uppräknade 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. En del ytterligare bestämmelser finns meddelade i 56 §. I 1 mom. i nämnda paragraf finns sålunda föreskrifter om högsta tillåtna hastighet för vissa motordrivna fordon. Här i angives bl. a. att sådan buss eller lastbil, vars totalvikt överstiger 2,5 ton, icke får föras med högre hastighet än 60 kilometer i timmen, å motorväg dock högst 80 kilometer i timmen. Enligt 2 mom. i samma paragraf får fordons hastighet inom tätbebyggt område icke överstiga 50 kilometer i timmen. Om myndighets befogenhet att göra undantag från dessa bestämmelser stadgas i bl. a. 61 §. Enligt 61 § 1 mom. tillkommer det länsstyrelse 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 §. — Jämlikt 56 § 4 mom. ankommer det på Kungl. Maj:t att meddela de ytterligare föreskrifter angående högsta hastighet, som med hänsyn till sär-

skilda förhållanden må för viss tid finnas påkallade beträffande riket i dess helhet eller viss del därav.

Försök med temporära hastighetsbegränsningar har förekommit alltsedan årsskiftet 1960—1961. Enligt *kungörelse den 9 december 1960 (nr 637)* var under tiden den 22 december 1960—den 9 januari 1961 hastigheten begränsad till 80 kilometer i timmen. Genom *kungörelse den 3 mars 1961 (nr 31)* föreskrevs för tiden den 29 mars—den 5 april 1961 en maximihastighet av 90 kilometer i timmen. *Kungörelsen den 28 april 1961 (nr 86)* innehöll en likartad föreskrift för tiden den 19—24 maj 1961, genom *kungörelse den 2 juni 1961 (nr 158)* stadgades samma maximihastighet för tiden den 22 juni—den 12 juli 1961 och genom *kungörelse den 16 augusti 1961 (nr 454)* gällde detsamma för tiden den 1—11 september 1961. *Kungörelsen den 24 november 1961 (nr 524)* stadgade för tiden den 22 december 1961—den 8 januari 1962 en maximihastighet av 80 kilometer i timmen.

Redogörelse avgiven av 1961 års trafiksäkerhetskommitté

Såsom förut framhållits har 1961 års trafiksäkerhetskommitté — åt vilken uppdragits att förbereda och följa försöken med tillfälliga hastighetsbegränsningar samt att på grundval av vunna och bearbetade erfarenheter lägga fram förslag till vidare försöksverksamhet — den 8 november 1961 avgivit redogörelse för erfarenheterna av hastighetsbegränsningarna under år 1961.

Kommittén har i den angivna redogörelsen framhållit, att dess verksamhet tagit form av en sammanhängande observationsserie under tiden den 15 maj—den 15 september 1961. Observationerna har sålunda omfattat tillhoppa 124 dagar, nämligen 38 dagar med fartbegränsning och 86 dagar med fri fart. — Undersökningen har planlagts och genomförts i nära samverkan med väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, statens väginstitut, statens trafiksäkerhetsråd, SMHI, statistiska centralbyrån, statspolisintendenten och NTF.

Rörande olycksfallsfrekvensen under observationsperioden har kommittén meddelat bl. a. följande. Under de 38 dagarna med hastighetsbegränsning uppgick hela antalet rapporterade olyckor i trafiken till 1 896. Under de 86 dagarna med fri fart rapporterades 4 939 olyckor. Räknat i genomsnitt per dag motsvarar detta 57,4 olycksfall per fartfri dag mot 49,9 olycksfall per dag med fartbegränsning. — Antalet dödsolyckor utgjorde under dagarna med fri fart 163 och under dagarna med fartbegränsning 50, vilka tal, omräknade till genomsnitt per dag, motsvarar resp. 1,9 och 1,3. — Antalet olyckor med svår personskada (inkl. dödsfall) uppgick under dagarna med fri fart till 505 och under de fartbegränsade dagarna till 177, vilket motsvarar en minskning under fartbegränsningsperioden av antalet sådana olycksfall per dag från 5,9 till 4,7. Antalet svårt skadade (inkl. dödade) utgjorde 637 resp. 192, vilket innebär en nedgång av skadefrekvensen under fartbegränsningsperioderna från 7,4 till 5,1 skadade per dag. — Av olyckor med lindrig person-

skada inträffade 1 388 under tid med fri fart och 501 under tid med fartbegränsning, vilket per dag motsvarar resp. 16,1 och 13,2. — Antalet olyckor med enbart egendomsskada utgjorde 3 046 under tid med fri fart mot 1 218 under fartbegränsningsperioderna, motsvarande en minskning under fartbegränsningsperioderna från 35,4 till 32,1 olycksfall per dag.

Kommittén har vidare meddelat, att av de till sammanlagt 505 uppgående olyckorna med dödlig utgång eller svåra personskador under fri fart 150 inträffade på riksvägar, 89 på annan huvudled och 266 på övriga vägar. Motsvarande olyckor under fartgränsperioderna — till antalet 177 — fördelade sig enligt kommittén med 44 på riksvägar, 27 på andra huvudleder och 106 på övriga vägar. Räknat i genomsnitt per dag innebär detta, att under de fartfria perioderna 1,7 svåra olyckor inträffade på riksvägarna mot 1,2 under fartgränsperioderna. Motsvarande tal utgjorde för andra huvudleder än riksvägar 1,0 under den fartfria tiden mot 0,7 under perioderna med fartbegränsning samt för övriga vägar 3,0 resp. 2,8.

Förutom uppgifter rörande antalet trafikolyckor har kommittén insamlat åtskilligt annat material rörande trafikförhållandena under observationsperioden. För att möjliggöra jämförelser mellan olyckssiffror och trafikintensitet har fortlöpande mätningar skett av trafikflödet på vägarna. Vidare har kontinuerliga uppgifter insamlats om väglag och väderleksförhållanden. För att erhålla närmare kännedom om återverkningarna av en hastighetsbegränsning i skilda hänseenden har kommittén föranställt om fortlöpande iakttagelser av variationer i köbildning och framkomlighet på vägarna, trafikrytm, trafikens sammansättning och medelresehastighet. De rön, som härvid gjorts, finns närmare redovisade i den av kommittén avgivna redogörelsen.

Efterlevnaden av bestämmelserna om hastighetsbegränsningar har enligt kommittén varit mycket god.

Ehuru väderlekens och väglagets inverkan på olycksutvecklingen icke kunnat helt klarläggas, har dock kommittén ansett sig kunna utgå från att växlingar i väder och väglag endast i ringa mån påverkat förhållandena i stort under observationsperioden.

Såsom eget omdöme har kommittén framhållit, att statistiken visar en icke obetydlig nedgång i olycksfrekvensen under fartbegränsningsperioderna jämfört med de mellanliggande fartfria perioderna. Denna tendens har givit sig till känna också som en förskjutning av olycksutvecklingen i riktning mot mindre allvarliga olyckor. Vad dödsolyckorna angår har det visat sig att antalet vid varje olycka dödade personer nedgått under fartbegränsningsperioderna. Vidare har nedgången av olycksfrekvensen haft en klar tendens att koncentrera sig till de vägar där höga hastigheter är vanligast. Såsom särskilt iögonenfallande har framhållits ett bortfall helt och hållet under fartbegränsningsperioderna av dödsolyckor på riksvägarna 1, 2 och 13 samt en till icke mindre än 40 % beräknad nedgång per dag av antalet svåra

personskador på dessa vägar, jämfört med 30 % för riksvägnätet i dess helhet och 10 % för vägnätet i övrigt.

Gentemot det vanliga påståendet att fartbegränsning skulle öka risken för omkörningsolyckor, har kommittén framhållit, att statistiken visar en minskning under fartbegränsningsperioderna av det genomsnittliga antalet sådana olyckor per dag från 2,5 till 1,6 eller med nära nog en olycka om dagen, varav mer än hälften föll på riksvägnätet. De s. k. avsvängningsolyckorna synes ha minskat från 4,8 till 3,6 per dag. Avsevärd nedgång har enligt kommittén också skett i fråga om antalet olyckor bestående av sammanstötningar mellan motorfordon och cykel eller moped.

En jämförelse med förhållandena närmast föregående år — vilken dock av flera skäl betecknas som osäker — visar enligt kommittén också en nedgång av olycksantalet under fartbegränsningsperioderna.

Medelresehastigheten beräknas av kommittén icke ha minskat med mera än 4 % under fartbegränsningsperioderna. Kommittén har emellertid kunnat iakttaga en genomgående dämpning av trafikrytmen under dessa perioder. Hastigheterna har sålunda legat inom ett tämligen smalt register — mellan 65 och 90 kilometer i timmen — något som enligt kommittén ger anledning till antagandet att antalet omkörningar varit mindre under fartbegränsningsperioderna än eljest. Den jämnare trafikrytmen är enligt kommittén också ägnad att motsäga antagandet att fartbegränsning leder till köbildning på vägarna. Kommitténs iakttagelser tyder också på att ingen allmän tendens till köbildning förekommit. Kommittén har vidare betonat, att man icke har stöd för antagande, att förarna under tid med hastighetsbegränsning skulle ha hållit högre hastighet än de eljest ansett tillrädligt med hänsyn till trafiksäkerheten.

Undersökningen sådan den genomförts ger enligt kommitténs mening vägande skäl för antagande att den under fartbegränsningsperioderna inträdda förbättringen i olycksutvecklingen har sin orsak i hastighetsbegränsningarna. Återverkningarna på trafikutvecklingen synes icke vara av beskaffenhet att medföra någon större olägenhet ur allmän synpunkt sett mot bakgrunden av förbättringen i olycksutvecklingen.

Kommittén har emellertid betonat, att utredningen icke är fullständig. Det är önskvärt att iakttagelsematerialet utökas genom ytterligare försök bl. a. för att skapa klarhet om den ändamålsenligaste utformningen av tillfälliga hastighetsbegränsningar såsom ett reguljärt trafiksäkerhetspolitiskt instrument att användas under speciella förhållanden.

Kommittén har föreslagit, att försöken med tillfälliga hastighetsbegränsningar skall fortsättas.

Remissyttrandena

Sättet för undersökningarnas planläggning och genomförande har i allmänhet icke föranlett några väsentliga generella erinringar från remissin-

stanserna. *Svenska matematikersamfundet* har betygat att analysen av det insamlade experimentella materialet är utomordentligt noggrant och skickligt utförd och att de teoretiska härledningarna icke ger anledning till några anmärkningar. I motsats därtill har *väg- och vattenbyggnadsstyrelsen*—dock utan närmare motivering—gjort gällande att kommitténs uppläggning av försöken i viss mån präglats av brådska och att det varit önskvärt att större hänsyn kunnat tagas till vetenskapliga synpunkter. *Statens väginstitut* och *motororganisationerna* har ansett att kommittén vid sin analys av fartbegränsningens inverkan på antalet trafikolyckor bort medtaga endast sådana olyckor på vilka hastighetsfaktorn kunnat antagas ha haft någon inverkan. Motororganisationerna har vidare betonat att jämförelserna med olycksutvecklingen under år 1960 ej gjorts så fullständiga som önskvärt varit. Mot kommitténs indelning av trafikolyckorna efter vägens typ av riksväg, annan huvudled och väg i övrigt har från några håll, bl. a. av *statens väginstitut* och *länsstyrelsen i Värmlands län*, gjorts gällande att en indelning efter vägens konkreta hastighetskapacitet skulle varit mera ändamålsenlig.

Kommitténs antagande att växlingar i väder och väglag endast i ringa mån inverkat på olycksutvecklingen har vitsordats av *SMHI*.

Kommitténs bedömning av överträdelsefrekvensen har föranlett erinran endast från några få håll. *Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen* samt *statens väginstitut* har uttalat förmodan att antalet överträdelser i verkligheten varit betydligt större än som framkommit vid verkställda kontroller.

Det stora flertalet remissinstanser har biträtt kommitténs uppfattning att den under fartgränsperioderna inträdda förbättringen i olycksutvecklingen har sin orsak i hastighetsbegränsningen. I ett antal yttranden uppmanas dock till försiktighet i bedömningen. *Motororganisationerna* anser att nedgången i olycksfrekvensen ingalunda helt kan hänföras till hastighetsbegränsningen och anför såsom bidragande orsaker bl. a. trafikövervakningen och trafiksäkerhetspropagandan i press, radio och television. *Länsstyrelsen i Kristianstads län* menar att hastighetsbegränsningen endast kunnat minska olycksfrekvensen i förhållandevis liten utsträckning och betonar att även andra trafiksäkerhetsfrämjande åtgärder bör vidtagas.

Kommitténs slutsatser beträffande hastighetsbegränsningens dämpande inverkan på trafikrytmen samt frånvaron av mera betydande negativa återverkningar på de genomsnittliga restiderna och framkomligheten på vägarna har uttryckligen biträttats av ett stort antal remissmyndigheter. *Generalpoststyrelsen* har framhållit att tidsförlusterna till följd av hastighetsbegränsningarna icke varit av nämnvärd betydelse. *Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen*, *landsfogden i Blekinge län* samt *motororganisationerna* har däremot ansett att framkomligheten på vägarna försämrats. *Landsfogdarna i Gävleborgs och Kristianstads län* säger sig ha iakttagit ökad köbildning under fartgränsperioderna. Vad den genomsnittliga restiden angår har *väg- och vattenbyggnadsstyrelsen*, *statens väginstitut*, *länsstyrelsen i Värmlands*

län och *motororganisationerna* hävdade att kommitténs beräkningar grundas på alltför litet material för att medgiva säkra slutsatser. Enligt motororganisationernas bedömning har förlängningen av restiderna på längre sträckor i vissa fall varit betydande. En liknande uppfattning har redovisats av *landsfogden i Blekinge län*.

Kommitténs förslag att fartbegränsningsförsöken skall fortsättas har vunnit anslutning från *samtliga remissinstanser*.

Vad beträffar utformningen av de fortsatta försöken har olika uppfattningar och förslag framförts. Särskilt gäller detta frågan, vilka fartgränser som skall tillämpas vid de fortsatta försöken. På en del håll — bl. a. av *länsstyrelsen i Kronobergs län* — har hävdats att hittills prövade fartgränser är lämpliga och väl avvägda samt bör komma till användning även vid de fortsatta försöken. *Statens väginstitut* har ansett att fartgränsen tills vidare bör ligga vid 90 kilometer i timmen men att eventuellt även 100 kilometer i timmen bör provas såsom fartgräns. *Statpolisintendenten, länsstyrelserna i Malmöhus och Västerbottens län, vägförvaltningarna i Stockholms och Skaraborgs län, Näringslivets trafikdelegation och Svenska matematikersamfundet* har ansett det vara av stor vikt att prov sker även med andra maximihastigheter än de hittills prövade. Många remissorgan, bl. a. *länsstyrelserna i Kristianstads, Västernorrlands och Jämtlands län samt motororganisationerna*, har framhållit, att försök bör göras med högre maximihastigheter än hittills. *Statens trafiksäkerhetsråd* har ansett det särskilt viktigt att uppnå ökad klarhet i fråga om hur olika maximifarter påverkar olycksfrekvensen och gör gällande att försök för den skull bör göras både med högre och lägre maximihastighet än hittills.

I ganska många yttranden har den åsikten framförts, att motorvägarna bör undantagas från hastighetsbegränsning vid de fortsatta försöken. Till denna grupp av yttranden hör bl. a. de som avgivits av *länsstyrelserna i Uppsala, Kristianstads och Örebro län samt Fomo. Länsstyrelsen i Malmöhus län* har föreslagit högre hastighet på motorväg än på andra vägar. *Landsfogden i Gotlands län och stadsfiskalen i Umeå* har också framfört tanken att pröva olika fartgränser på skilda slag av vägar.

I fråga om fartgränsperiodernas längd har bl. a. *länsstyrelserna i Södermanlands, Kronobergs, Västmanlands, Gävleborgs och Västernorrlands län* samt *Föreningen Sveriges landsfiskaler* ifrågasatt om ej perioderna bör göras längre än hittills. Å andra sidan har *länsstyrelsen i Kalmar län* och *statens bilinspektion i Umeå* framhållit risken av att respekten för fartbegränsningen avtrubbas om den får gälla långa perioder.

Fartgränsperioderna bör enligt *länsstyrelserna i Östergötlands och Kronobergs län m. fl.* förläggas till tider då man har att räkna med ökning i trafiken och då orutinerade bilförare i stort antal är ute på vägarna samt vid helger och under semestertid. *Länsstyrelsen i Jämtlands län m. fl.* vill att prov med hastighetsbegränsning för jämförelsens skull skall ske både

under högtrafiktid och under tid med mera normal trafikintensitet. *Statens väginstitut* har betonat att perioderna bör väljas så, att de bäst tjäna utredningssyftet och alltså utan hänsyn till det omedelbara trafiksäkerhetsintresset. I viss motsats härtill har *länsstyrelsen i Gotlands län* hävdad att försöken icke bör göras mera omfattande än som med säkerhet påkallas av den praktiska nyttan.

Några remissorgan, bland dessa *länsstyrelserna i Södermanlands och Östergötlands län* samt *motororganisationerna*, har föreslagit att man även gör försök med intensifierad propaganda och övervakning men utan fartbegränsning. Också *länsstyrelsen i Norrbottens län* har ansett det önskvärt att propagandans och övervakningens roll närmare utreds vid de fortsatta försöken.

De trafikekonomiska aspekterna på frågan om hastighetsbegränsningar bör enligt *statens väginstitut*, *vägförvaltningen i Stockholms län* och *Näringslivets trafikdelegation* undersökas närmare vid de fortsatta försöken. *Länsstyrelsen i Kalmar län* har också framhållit att dessa spörsmål får ökad betydelse ju längre hastighetsbegränsningsperioderna blir och ju större nyttotrafik som beröres.

Departementschefen

Såsom framgår av det föregående har såväl kommittén som de myndigheter m. fl., vilka hörts i saken, tillstyrkt att försöken med temporära hastighetsbegränsningar fullföljes. För egen del har jag kommit till samma uppfattning.

Några vägande erinringar mot det sätt på vilket försöksverksamheten hittills organiserats och bedrivits synes mig icke kunna göras. Med hänsyn till det sagda anmodade jag i skrivelse den 14 november 1961 kommittén att inkomma med plan för fortsatta försök under tiden till utgången av år 1962. Kommittén avgav därefter dels en särskild framställning om temporär hastighetsbegränsning den 22 december 1961—den 8 januari 1962 och dels en plan för fortsatt försöksverksamhet. I enlighet med dessa förslag har Kungl. Maj:t på min föredragning låtit utfärda kungörelser om tillfälliga hastighetsbegränsningar dels den 24 november 1961 (nr 524) och dels den 16 februari 1962 (nr 32). I den första kungörelsen, vilken avsåg tiden den 22 december 1961—den 8 januari 1962, bestämdes maximihastigheten till 80 kilometer i timmen. Den senare kungörelsen avser följande perioder, nämligen den 18 april—den 2 maj, den 8—25 juni, den 13—31 juli och den 17 augusti—den 3 september. Maximihastigheten har i enlighet med kommitténs förslag bestämts till 100 kilometer i timmen under den första och den sista perioden samt till 90 kilometer i timmen under de båda mellanliggande fartgränsperioderna. Vidare har — i motsats mot tidigare — motorvägarna nu undantagits från hastighetsbegränsningarna.

Det förtjänar framhållas, att de sist omnämnda hastighetsbegräns-

ningarna avses skola ingå i en sammanhängande observationsserie från den 15 mars till den 15 november och omfatta även de under denna tidrymd infallande perioderna med fri fart. Vidare bör nämnas, att kommittén sagt sig avse att eventuellt senare inkomma med förslag till ett försök med lägre fartgräns än 90 kilometer i timmen, eventuellt begränsat till en del av riket.

I och med slutförandet av 1962 års försök torde tillräckligt underlag komma att föreligga för ställningstagande till användbarheten i fortsättningen av den tillfälliga hastighetsbegränsningen såsom reguljärt trafiksäkerhetspolitiskt instrument. Jag förutser alltså att trafiksäkerhetskommitténs uppdrag kommer att avslutas med att kommittén avger redogörelse för 1962 års försöksverksamhet.

Jag vill här begagna tillfället att framhålla, att de verkställda och pågående försöken med tillfälliga hastighetsbegränsningar blott utgör en ringa del av det arbete, som f. n. nedlägges på utredning av trafikfrågor och speciellt trafiksäkerhetsfrågor. Såväl internationellt som inom landet pågår en oavslutlig forsknings- och utredningsverksamhet i syfte att vidga kunskapen om allt sådant, som har med trafik och trafiksäkerhet att göra, samt att omsätta vunna rön i praktiska åtgärder.

I de flesta länder — bl. a. i Sverige — grundar sig gällande bestämmelser om motorfordon och om trafik med sådana fordon på en inom ramen för Förenta Nationernas verksamhet den 19 september 1949 i Genève undertecknad konvention angående vägtrafik och ett samtidigt undertecknat protokoll rörande vägmärken. Efter tillkomsten av nämnda överenskommelser har inom *Förenta Nationernas ekonomiska kommission för Europa (ECE)* i Genève pågått ett oavslutligt och mycket omfattande arbete med att vidareutveckla och modernisera de sålunda antagna internationella reglerna. Särskilt förtjänar att nämnas det arbete, som genom särskilda för ändamålet tillsatta arbetsutskott bedrivs på trafiksäkerhetsområdet och för att få fram mera enhetliga regler angående konstruktion och utrustning av motorfordon. Detta arbete har bl. a. resulterat i de för några år sedan antagna reglerna beträffande teknisk utformning av fordonsbromsar, strålkastare för asymmetriskt ljus samt av reflexanordningar. F. n. ägnar man inom ECE stor uppmärksamhet åt de svenska erfarenheterna beträffande säkerhetsbälten i motorfordon i syfte att fastställa enhetliga internationella bestämmelser om sådana bältens utförande och användning. Inom ECE har också nyligen för undertecknande öppnats en efter långvarigt arbete antagen överenskommelse om arbetsvillkor m. m. vid internationella transporter på väg, innehållande bl. a. bestämmelser om arbetstider, körtider och vilotider för förare. — *Europeiska transportministerkonferensen (CEMT)* i Paris har gett trafiksäkerhetsfrågorna en framträdande plats på verksamhetsprogrammet. Inom CEMT behandlas bl. a. spörsmål om utformning och samordning av trafiksäkerhetsarbetet inom medlemsstaterna samt rörande den vetenskapliga forskningen på området. I anslutning härtill må nämnas att den av 1961

års trafiksäkerhetskommitté utarbetade redogörelsen för de svenska försöken med temporära hastighetsbegränsningar nu översäts till engelska språket för att framläggas inom transportministerkonferensen. Vidare bör framhållas att inom CEMT:s ram ett omfattande arbete pågår på utformning av enhetliga västeuropeiska vägtrafikregler. — Frågor rörande den vetenskapliga forskningen på trafiksäkerhetsområdet är också föremål för behandling inom *Organisationen för ekonomiskt samarbete och utveckling (OECD)* i Paris. — Även inom *Europarådet* har trafiksäkerhets- och vägtrafikfrågorna tilldragit sig uppmärksamhet. Olika förslag har behandlats i den rådgivande församlingen och föranlett rekommendationer till regeringarna i de till rådet anslutna länderna. För någon tid sedan har en inom rådet verksam expertkommitté framlagt förslag till en europeisk överenskommelse om bestraffning av trafikbrott.

Vid sidan av den nu nämnda mera vittsyftande internationella verksamheten bedrivs ett ingående samarbete i bl. a. trafiklagstiftningsfrågor med de nordiska grannländerna. Organ för detta samarbete är — förutom *Nordiska rådet* — den år 1960 tillsatta *nordiska vägtrafikkommittén*, vilken har till uppgift att utarbeta förslag till en gemensam nordisk vägtrafiklagstiftning. Samarbete med grannländerna sker givetvis också i form av överläggningar mellan departementscheferna i respektive länder samt mellan tjänstemän i departement och centrala myndigheter.

På forskningens område bör man icke underlåta att nämna de insatser, som i olika länder göres av *bilindustrien*. Man torde kunna räkna med att utvecklingen inom bilproduktionen alltmera inriktas på detaljer av betydelse för trafiksäkerheten, t. ex. bättre bromsutrustning och belysning, mera ändamålsenlig fordonsinredning m. m.

Inom Sverige har flera centrala myndigheter till uppgift att bevaka och utreda frågor, som har med trafiken och trafiksäkerheten att göra. Främst är att nämna *väg- och vattenbyggnadsstyrelsen*, *statens trafiksäkerhetsråd*, *statspolisen* och *skolöverstyrelsen* samt *Sveriges meteorologiska och hydrologiska institut* (rapporter om väder och väglag). Ett betydelsefullt forskningsarbete utföres vid *statens vägintitut* samt olika *tekniska och medicinska forskningscentra* liksom av *enskilda forskare och forskargrupper*.

För upplysnings- och propagandaverksamhet i trafiksäkerhetsfrågor sörjer i främsta rummet *NTF*. En betydelsefull roll i trafiksäkerhetsarbetet spelas också av *motororganisationerna* samt olika fackliga och ideella organisationer med anknytning till trafiken.

Vad beträffar statliga utredningar på trafikens och trafiksäkerhetens område har jag i det föregående utförligt redogjort för det av *1961 års trafiksäkerhetskommitté* hittills utförda utredningsarbetet. Vidare må nämnas att det f. n. pågår en *utredning rörande periodisk kontrollbesiktning av motorfordon och släpfordon*. Andra utredningar som kan väntas ge resultat

av betydelse ur trafiksäkerhetssynpunkt är 1953 års trafikutredning, 1957 års trafiknykterhetskommitté, parkeringskommittén och 1960 års vägsakkunniga.

Slutligen bör nämnas, att fragor, som rör trafiken och trafiksäkerheten, givetvis följes med stor uppmärksamhet inom *kommunikationsdepartementet*, vars personal i icke ringa omfattning tagits i anspråk för utrednings- och lagstiftningsuppgifter på hithörande områden.

Trots det intensiva arbete som läggs ned i kampen mot trafikolyckorna har dessa ökat i en takt som ger anledning till allvarliga bekymmer. Det kan visserligen sägas att olyckorna inte ökat i samma takt som trafiken och att vårt land intar en från trafiksäkerhetssynpunkt gynnsam plats i jämförelse med andra länder, men antalet dödade och skadade i trafiken är dock så stort att vi redan med hänsyn till dagens trafik och i synnerhet inför den fortsatta trafikökningen måste kraftigt öka våra ansträngningar för större säkerhet på vägar och gator. Jag vill understryka att hittills uppnådda resultat och möjligheterna att lyckas i det fortsatta arbetet i särskild hög grad beror på en aktiv medverkan från alla berörda parter — samhället, organisationerna och den enskilde.

Sedan hösten 1961 är inom kommunikationsdepartementet särskild personal avdelad för att samordna det trafiksäkerhetsarbete, som bedrivs inom departementets verksamhetsområde. I anslutning härtill sker också en brett upplagd inventering av de ytterligare åtgärder som kan sättas in i kampen mot trafikolyckorna. Arbetet bedrivs i samarbete med representanter för berörda myndigheter, forskningen och de olika organisationer som är verk samma inom trafiksäkerhetsarbetet. Därvid har framkommit ett stort antal förslag till åtgärder, som berör utbildning och kontroll av förare, allmän upplysning och propaganda, trafikundervisning i skolorna, arbetstidsreglering för yrkesförare, besiktning och kontroll av fordon, samhällsplanering, väghållning, trafikplanläggning, trafikregler, övervakning, forskning samt olika organisationsfrågor. Den egentliga inventeringen beräknas bli avslutad under vårens lopp. Givetvis beaktas också de motioner, som väckts vid årets riksdag, och de framställningar som tidigare inkommit till Kungl. Maj:t. Vissa förslag torde tämligen omgående kunna föranleda åtgärd bl. a. i form av uppdrag till berörd myndighet. Vidare avses att bilda olika arbetsgrupper med representanter för berörda myndigheter och organisationer för en närmare diskussion av förslagen och hur de olika frågorna skall ytterligare bearbetas. De förslag som berör förarutbildningen och därmed sammanhängande frågor kommer att beaktas i direktiven för den tilltänkta utredningen om förarutbildningen.

Det finns tyvärr icke någon formel, efter vilken man kan lösa trafiksäkerhetsfrågorna nu och i ett sammanhang. Genom den pågående inventeringen räknar jag emellertid med att vi skall kunna få fram en samlad överblick över vilka ytterligare åtgärder som kan sättas in på de olika fronterna i kampen mot trafikolyckorna och erhålla ett vidgat underlag för våra fortsatta ansträngningar på det här området.

Utländska körkorts giltighet i Sverige m. m.

Gällande bestämmelser

Enligt 29 § 1 mom. vägtrafikförordningen får motorfordon föras endast av den, som genom körkort, utfärdat av länsstyrelse, är berättigad att föra fordonet. Detsamma gäller i viss utsträckning även traktor som är försedd med gummihjul.

Villkoren för att erhålla sådant körkort, som avses i 29 § 1 mom. vägtrafikförordningen (*nationellt svenskt körkort*) är angivna i 31 och 32 §§ vägtrafikförordningen. Den, som vill erhålla körkort, skall först undergå förarprov inför besiktningsman. Vid anmälan till förarprov skall företes bl. a. åldersbevis. Om provet godkännes, erhåller sökanden av besiktningsmannen ett kompetensbevis. Sökanden har därjämte att från polismyndigheten i sin mantalsskrivningsort införskaffa intyg rörande sin lämplighet i personligt hänseende att föra motorfordon (lämplighetsintyg). Ansökan om körkort ingives till länsstyrelsen.

I dessa för normala fall avsedda regler finns en del modifikationer föreskrivna i fråga om körkortssökande, som icke vistats så lång tid i riket, att han kan uppfylla alla de krav, som vägtrafikförordningen uppställer för erhållande av körkort. I stället för åldersbetyg kan annan tillförlitlig utredning om sökandens fullständiga namn och födelsetid godtagas, om sökanden icke är kyrkobokförd i riket. I stället för lämplighetsintyg må — enligt vad som angives i 32 § 1 mom. tredje stycket c) vägtrafikförordningen — utredning kunna förebringas i annan ordning, om sökanden icke är mantalsskriven i riket. — En möjlighet att underlätta förfarandet för körkortssökande, som förut innehar utländskt körkort, anvisas i 31 § 6 mom. vägtrafikförordningen. Enligt där given föreskrift skall angående rätt för person, som i främmande stat äger föra motorfordon, att erhålla körkort utan att undergå förarprov gälla vad Konungen förordnar. Med denna bestämmelse korresponderar 32 § 1 mom. femte stycket vägtrafikförordningen, som rör ansökan om körkort av den, vilken äger erhålla sådant utan att undergå förarprov. Med stöd av stadgandet i 31 § 6 mom. vägtrafikförordningen har utfärdats kungörelsen den 9 december 1960 om rätt för person, som i främmande stat äger framföra motorfordon, att erhålla körkort utan att undergå förarprov. Sistnämnda kungörelse är begränsad att avse innehavare av körkort för motorfordon utfärdade i Danmark, Finland, Island och Norge, samt avser det fall, att körkortsinnehavaren tar stadig hemvist i Sverige. Vidare har Kungl. Maj:tt genom beslut den 14 oktober 1960 medgivit liknande befrielse för vissa utländska medborgare, som tillhör diplomatisk eller konsulär representation i Sverige.

Den, som inkommit i riket från utlandet för att tillfälligtvis här vistas, kan enligt 37 § 2 mom. vägtrafikförordningen av polismyndighet erhålla särskilt s. k. turistkörkort.

Härjämte finns vissa bestämmelser om att utländska körkort skall godtagas här i riket. Enligt 37 § 1 mom. vägtrafikförordningen ankommer det på Kungl. Maj:t att utfärda särskilda bestämmelser angående rätt för person, som i främmande stat äger föra motorfordon, att på grund av internationella överenskommelser eller eljest under tillfällig vistelse här i riket föra sådant fordon. De i det följande nämnda författningarna om godtagande av utländska nationella och internationella körkort stödjer sig på detta bemyndigande.

Sverige har biträtt såväl den i Paris den 24 april 1926 ingångna internationella konventionen rörande automobiltrafik (Pariskonventionen) som den i Genève den 19 september 1949 undertecknade konventionen i samma ämne (Genèvekonventionen). Eftersom Genèvekonventionen är avsedd att ersätta Pariskonventionen, gäller emellertid bestämmelserna i Pariskonventionen numera i princip blott i förhållande till de stater, vilka icke biträtt Genèvekonventionen. — Konventionstexterna har icke karaktär av nationell svensk lag. Vad som skall iakttagas av de svenska myndigheterna framgår av de nationella svenska regler, som utfärdats i hithörande ämnen, nämligen 1930, 1952 och 1958 års kungörelser. Med avseende å körkort, som utfärdats i Danmark, Finland eller Norge, gäller 1956 års kungörelse.

Alla i främmande stater utfärdade och där gällande *nationella körkort* för motorfordon berättigar enligt 1958 års kungörelse att under tillfällig vistelse i Sverige föra motorfordon av det eller de slag, för vilka körkortet gäller i hemlandet, såvida körkortet är utfärdat på något av vissa angivna språk eller är åtföljt av särskilt intyg eller översättning till något av dessa språk. Här angiven rätt får dock icke åtnjutas, därest körkortets innehavare har eller tager stadig hemvist i Sverige. — Med avseende å danska, finska och norska körkort jämte motsvarande interimistiska tillståndshandlingar gäller särskilda regler.

Vad nu sagts om giltighet i Sverige av nationella körkort — med undantag av danska, finska och norska sådana — gäller enligt 1958 års kungörelse även beträffande *internationella körkort* av den lydelse, som anges i Genèvekonventionen. Rörande körkort av den lydelse, som anges i Pariskonventionen, gäller — under förutsättning att körkortet utfärdats i någon av de stater eller områden som alltjämt är anslutna till nämnda konvention — bestämmelserna i 1930 års kungörelse. Enligt dessa är person, som i sådan stat eller sådant område äger föra motorfordon samt dessutom uppfyller de i artikel 6 av konventionen angivna villkoren för rätt att föra motorfordon och innehar sådant i kraft varande internationellt körkort, varom förmäles i artikel 7 av samma konvention, berättigad att i Sverige föra motorfordon av det slag körkortet avser. Jämlikt övergångsbestämmelse till en den 18 november 1960 (nr 601) utfärdad kungörelse om ändrad lydelse av 1 § i 1958 års kungörelse skall internationellt körkort, utfärdat i enlighet med Pariskonventionen eller viss annan äldre konvention, även i andra fall äga giltighet här i riket till och med den 31 december 1962.

Framförda reformförslag

Från skilda håll — bl. a. i en den 13 mars 1961 dagtecknad verbalnote från belgiska ambassaden — har önskemål framförts om reform av gällande bestämmelser om utlänningars rätt att framföra motorfordon i Sverige och om villkoren för erhållande av svenskt körkort i fall, då sökanden förut innehar utländsk sådan handling. De sålunda framkomna synpunkterna har sammanfattats i förenämnda, inom kommunikationsdepartementet i september 1961 upprättade promemoria. I promemorian har också framlagts vissa förslag till reformer på området.

Enligt vad som framhållits i promemorian, lämnar det i 37 § 1 mom. vägtrafikförordningen och i 1958 års kungörelse nyttjade uttrycket »tillfällig vistelse i Sverige» utrymme för olika tolkningar, och praxis har varierat avsevärt mellan olika myndigheter. I promemorian har därför framhållits som önskvärt, att uttrycket i fråga ersättes med en i författningen angiven fast tidsgräns. Med hänsyn bl. a. till önskemålet, att innehavare av utländskt körkort, som ankommer till Sverige, får en icke alltför snävt tillmätt tid till sitt förfogande för att skaffa sig svenskt körkort, har föreslagits, att innehavare av utländskt nationellt eller internationellt körkort i princip skall få rätt att framföra motorfordon här i landet under två år utan att skaffa sig svenskt körkort och att detta får gälla icke blott för den, som tillfälligt vistas i riket, utan även för den, som stadigvarande bosätter sig härstädes. Vissa undantag har dock föreslagits i syfte att hindra kringgående av bestämmelserna om återkallelse och omhändertagande av svenska nationella körkort. Närmare bestämt går förslaget i dessa hänseenden ut på att utländskt körkort icke skall få återropas av den som har stadig hemvist i Sverige sedan mer än två år, av den som under de sistförflutna tre åren vistats i Sverige mer än två år eller av den som innehar gällande svenskt körkort eller som under sistförflutna tre åren innehaft svenskt körkort, vilket återkallats eller omhändertagits av därtill behörig svensk myndighet.

Vidare har i syfte att minska övergångssvårigheterna för utlänning, som bosätter sig i Sverige, i promemorian föreslagits en långtgående lättnad i bestämmelserna om förarprov i samband med ansökan om svenskt nationellt körkort. Förslaget går i detta hänseende ut på att den, som innehar utländskt körkort och som med intyg av polismyndighet eller två trovärdiga personer styrker, att han under de tolv senaste månaderna i betydande omfattning fört motorfordon i Sverige, skall kunna erhålla svenskt körkort utan att avlägga förarprov.

I promemorian har också diskuterats lämpligheten av att underlätta förvärvet av svenskt körkort för den, som tidigare innehar utländskt körkort, genom att i någon omfattning eftergiva reglerna om lämplighetsprövning och lämplighetsintyg. En annan fråga, som behandlats i promemorian, rör bestämmelserna i 32 § 2 mom. vägtrafikförordningen om hinder mot utfärdande av körkort för den, vilken straffats för olovlig körning. Något förslag

till ändring av gällande bestämmelser i dessa hänseenden har emellertid icke framlagts i promemorian.

Vid promemorian har fogats dels ett förslag till kungörelse angående godkännande av vissa utländska körkort och dels ett förslag till kungörelse om rätt för person, som i främmande stat äger framföra motorfordon, att erhålla körkort utan att undergå förarprov. Förslagen är avsedda att ersätta 1958 och 1960 års kungörelser, vilka således enligt förslagen skall upphöra att gälla, då de nya kungörelserna träder i kraft.

Remissyttrandena

De i promemorian framförda förslagen har i huvudsak tillstyrkts i remissyttrandena. I flera av yttrandena har framhållits som angeläget, att förslagen genomföres utan dröjsmål.

I vissa av remissyttrandena har dock tveksamhet yppats beträffande särskilda punkter i förslagen. Vad först angår frågan om godtagande av utländska körkort har *länsstyrelsen i Göteborgs och Bohus län* samt *polis-kamrarna i Hälsingborg och Göteborg* förklarat sig icke vara helt övertygade om lämpligheten av att tiden för utländska körkorts giltighet utsträcker så långt som till två år. *Poliskammaren i Hälsingborg* har anmält avvikande mening i fråga om detaljutformningen av bestämmelserna om hur tiden skall beräknas. *Länsstyrelsen i Stockholms län* har ifrågasatt, om icke ett särskilt centralt register bör upprättas över här i riket befintliga innehavare av utländska körkort. *KAK, M* och *MHF* har ansett bestämmelserna böra utformas så, att svensk medborgare, som under längre tid vistas utomlands, vid besök i Sverige får använda utländskt körkort, även om han alltjäml skulle vara mantalsskriven inom riket. — Vad beträffar villkoren för utfärdande av svenskt körkort har *överståthållarämbetet* ansett det vara tveksamt, om förarprovet bör eftergivnas i fall, då det utländska körkortet utfärdats utan förarprov, och har därjämte ifrågasatt, om det är lämpligt att för styrkande av körvana godtaga intyg av enskilda personer. *Statspolisintendenten* har ifrågasatt, om icke intyget bör avse även kunskap i svenska vägmärken och svenska trafikregler, medan *länsstyrelsen i Göteborgs och Bohus län* ansett det icke vara sakligt motiverat att över huvud fordra intyg om körvana. *Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen* har ansett förslagen böra kompletteras med bestämmelser om att utländskt körkort, vilket åberopas vid förvärv av svenskt körkort, skall förses med anteckning därom till förhindrande av att det utländska körkortet missbrukas.

Departementschefen

På sätt framgår av vad jag anført i ett tidigare avsnitt har utvecklingen av den internationella samfärdseln lett till att frågorna om vägtrafikens reglering och om trafiksäkerheten på vägarna gjorts till föremål för ett om-

fattande internationellt samarbete. Trafikreglerna i olika länder företer numera så många gemensamma drag, att man icke utan fog kan tala om en internationell trafiklagstiftning. Visserligen finns fortfarande på en del ganska väsentliga punkter olikheter mellan trafikreglerna i skilda länder. Praktiskt sett är emellertid olikheterna i allmänhet icke särskilt betydande och utvecklingen går successivt i riktning mot större likformighet. Även de i olika länder gällande reglerna om fordon och fordonsutrustning företer också tämligen god överensstämmelse.

Villkoren för rätt att föra motordrivet fordon, d. v. s. körkortsreglerna, varierar däremot rätt avsevärt i olika länder, beroende på att man i en del länder anser sig böra upprätthålla en strängare körkortspolitik än i andra. Sverige torde höra till de länder, som har de strängaste körkortsreglerna. — Med den omfattning, som den internationella trafiken numera har, är det emellertid varken lämpligt eller möjligt för något land att upprätthålla sina nationella körkortsregler även i förhållande till utländska förare. Detta har lett till ett system av konventioner, genom vilka de olika länderna förbundit sig att i viss omfattning godtaga körkort, utfärdade i andra länder. Konventionerna upptager helt naturligt endast vissa minimikrav i dessa hänseenden. I syfte att främja den internationella trafiken har, särskilt under de sista åren, i många länder införts bestämmelser som innebär att utländska körkort godtages i betydligt större omfattning än som följer av konventionerna.

De i Sverige gällande reglerna om utländska körkort anslöt sig från början strikt till de konventioner, som Sverige biträtt, och medgav inga lättnader därutöver. Genom 1958 och 1960 års kungörelser har emellertid giltighet tillerkänts utländska körkort i avsevärt större omfattning än som följer av konventionerna. Bl. a. godtages numera under vissa förutsättningar även körkort, utfärdade i länder vilka icke anslutit sig till konventionerna.

Erfarenheterna av de hittills genomförda reformerna har i stort sett varit goda. Ur trafiksäkerhetssynpunkt synes några olägenheter icke ha kunnat konstateras. Däremot har klagomål förekommit över svårigheter vid bestämmelsernas praktiska tillämpning. Dessa svårigheter beror uppenbarligen icke på att reglerna blivit mera liberala än tidigare utan på att man bibehållit en del restriktiva bestämmelser i äldre författningar om maximitiden för utländskt körkorts giltighet i Sverige och om villkoren för förvärv av svenskt körkort i fall, då sökanden förut innehar utländsk sådan handling. Det är alltså främst dessa bestämmelser, som bör omprövas, om man vill komma fram till ett mera praktiskt och rationellt system för reglering av utlänningarnas och utlandssvenskarnas körkortsfrågor.

Det i departementspromemorian framförda förslaget att ersätta det i gällande bestämmelser använda uttrycket »tillfällig vistelse» med en bestämd tidsgräns synes ägnat att undanröja åtskilliga av de svårigheter som mött vid tillämpning av dessa bestämmelser och synes även i övrigt vara

lämpligt. Jag förordar därför att förslaget lägges till grund för en revision av bestämmelserna i förevarande ämne.

Det anförda innebär också, att jag ansluter mig till den i promemorian framförda åsikten, att bestämmelserna om utländska körkorts giltighet i Sverige bör gälla ej blott turister och andra, som ankommer till landet i avsikt att vistas här en kortare tid, utan även dem som har för avsikt att stadigvarande bosätta sig härstädes. Det är visserligen ett önskemål, att den som tar stadigvarande hemvist i Sverige så snart som möjligt utbyter sina utländska körkortshandlingar mot svenska sådana. För detta ändamål bör han emellertid få skälig tid till förfogande. Det torde f. ö. vara svårt att förebringa något egentligt skäl för att den, som ådagalägger sin avsikt att stanna i landet t. ex. genom att skaffa sig fast bostad eller stadigvarande arbete, enbart till följd därav skulle tidigare än eljest gå förlustig rätten att nyttja sitt utländska körkort.

Vid utmätande av tidsgränsen för utländskt körkorts giltighet bör beaktas, att icke några onödiga svårigheter vållas vid utbyte av utländskt körkort mot svenskt sådant. Man måste räkna med att anskaffande av nödiga handlingar för erhållande av svenskt körkort ibland kan ta åtskillig tid i anspråk för den, som nyligen anlant från utlandet och icke i förväg har kännedom om de stränga regler, vilka här gäller för erhållande av körkort. Speciellt har det visat sig svårt att förebringa utredning, som motsvarar det svenska lämplighetsintyget. En annan omständighet, som påkallar beaktande, är att de av Sverige biträdda konventionerna utgår från begreppet »tillfällig vistelse» och i ett fall definierar detta begrepp sålunda, att vistelse i landet under kortare tid än ett år alltid skall anses såsom tillfällig. Det kan med hänsyn härtill i allt fall icke komma i fråga att sätta tidsgränsen kortare än till ett år. För att full visshet skall uppnås, att den fasta tidsgränsen icke kommer i konflikt med konventionerna, torde det vara nödvändigt att sätta tiden avsevärt längre. Det finns enligt min mening icke skäl att intaga någon särskilt restriktiv ståndpunkt härvidlag. Jag kan även i denna del ansluta mig till den uppfattning, som uttalats i promemorian, och förordar sålunda att tiden bestämmes till två år.

Den kritik, som i några av remissyttrandena anförts mot den i departementspromemorian föreslagna utgångspunkten för beräkning av tiden för utländskt körkorts giltighet, synes mig icke helt oberättigad. Framför allt gäller detta förslaget att tiden i visst fall skall räknas från det körkorts-innehavaren tagit stadig hemvist i Sverige. Begreppet »stadig hemvist» är till sin innebörd lika obestämt som det nyss kritiserade begreppet »tillfällig vistelse» och rymmer icke väl med revisionens syfte att skapa enkla och lättillämpade regler. En bestämmelse av här avsedd innebörd är ägnad att vålla onödiga svårigheter bl. a. för utlandssvenskar, vilka bibehållit sådan anknytning till Sverige, att det kan ifrågasättas, om de alltjämt har stadig hemvist härstädes. På grund härav och då en dylik bestämmelse i

övrigt icke torde få någon större saklig betydelse vid sidan av övriga bestämmelser i förslaget, synes den kunna avvaras. — Mot den föreslagna bestämmelsen om att innehav av utländskt körkort icke får åberopas av den, som under de sist förflutna tre åren vistats i Sverige mer än två år, kan givetvis invändas, att kontrollen över bestämmelsens efterlevnad kan visa sig besvärlig. Om bestämmelserna i övrigt utformas i den liberala anda, som förslaget ger uttryck för, torde man emellertid kunna utgå från att överträdelser blir sällsynta och att mera ingående kontroll av körkortsinnehavarnas förhållanden icke skall visa sig behöflig annat än i undantagsfall. Sedda som helhet innebär förslagen betydande lättnader för polismyndigheter och andra i fråga om kontrollen över utländska körkort, och den omständigheten att en mera ingående utredning alltjämt kan erfordras i enskilda fall, är icke ägnad att medföra annat bedömande. Bestämmelsen om att utländskt körkort icke får åberopas av den, som innehar gällande svenskt körkort eller som under de tre sista åren innehaft sådant körkort men fått detta återkallat eller omhändertaget av därtill behörig svensk myndighet, synes också nödvändig för att hindra kringgående av de för normala fall avsedda svenska körkortsreglerna.

Att upprätta ett särskilt register över här i landet befintliga innehavare av utländska körkort skulle uppenbarligen medföra kostnader och administrativ omgång, som icke motiveras genom nyttan av åtgärden. Det i ett remissyttrande framförda förslaget härom kan jag således icke tillstyrka.

Även vad beträffar villkoren för förvärv av svenskt körkort i fall, då sökanden förut innehar utländsk sådan handling, kan jag i allt väsentligt ansluta mig till den ståndpunkt, som intagits i departementspromemorian. Såvitt känt är fordras numera överallt körkort. Den föreslagna karenstiden om ett år jämte villkoret att vederbörande skall ha fört motorfordon här i landet i större omfattning torde i praktiken få anses innefatta tillräckliga garantier för att kravet på kännedom om de svenska trafikreglerna icke blir åsidosatt. Möjligen kan tvekan råda, hur mycket som bör fordras för att villkoret om praktisk övning i körning under svenska förhållanden skall anses uppfyllt. Den sammanlagda körtiden och körsträckan bör givetvis betydligt överstiga vad som i allmänhet fordras vid utbildning i körskola. Däremot kan det icke fordras, att vederbörande fört bil dagligen eller ens regelbundet under ettårsperioden. I allmänhet torde en körsträcka om 500—1 000 mil få anses tillfyllest, och om praktiken till övervägande del består i daglig körning inom större stad eller eljest under besvärliga förhållanden, bör även kortare sammanlagd körsträcka kunna godtagas. Bäst är givetvis, om vederbörande kan förebringa praktikintyg utfärdat av polismyndighet eller annan offentlig myndighet. Eftersom det endast i undantagsfall är möjligt att förebringa sådant intyg, torde det emellertid vara nödvändigt att även godtaga intyg

av enskilda, trovärdiga personer. Det förtjänar framhållas, att sådana praktikintyg enligt 27 § 2 mom. förordningen den 25 oktober 1940 angående yrkesmässig automobiltrafik m. m. godtages vid utfärdande av trafik kort.

I departementspromemorian har icke framlagts något förslag till särskilda bestämmelser om lämplighets- och läkarintyg för den, som tidigare innehar utländskt körkort. Även enligt min uppfattning bör i princip tillämpas samma regler i dessa hänseenden som för körkortssökande i allmänhet. Bestämmelserna i vägtrafikförordningen om lämplighetsintyg och om villkoren i övrigt för utfärdande av körkort är så avfattade, att de synes ge tillräckliga möjligheter att nå ett rimligt resultat i fall, då svårigheter kan antagas föreligga för en körkortssökande att införskaffa utredning från utlandet om sina personliga förhållanden. I praktiken bör bestämmelserna kunna tillämpas så, att en körkortssökande, som efter ett års vistelse här i landet kan förebbringa svenskt lämplighetsintyg av positivt innehåll, i allmänhet ej behöver införskaffa ytterligare utredning rörande sådana förhållanden, som brukar redovisas i dessa intyg. Givet är emellertid, att bedömandet bör bli ett annat, om allvarliga anmärkningar förekommit mot vederbörande i lämplighetsintyget eller om anledning eljest föreligger till antagande, att han icke fyller lämplighetskravet.

Det kan också övervägas, om icke skäl föreligger att med tanke på utlänningar, som gör sig skyldiga till överträdelse av bestämmelserna om utländska körkorts giltighet i Sverige och på grund därav straffas för olovlig körning, något uppmjuka bestämmelsen i 32 § 2 mom. första stycket vägtrafikförordningen om att den, som sakfällts för sådan förseelse, ej skall kunna erhålla körkort innan två år förflutit från förseelsens begående. Det är emellertid redan nu möjligt att göra undantag från bestämmelsen för det fall att körkortssökanden trots förseelsen är att bedöma som en skötsam person. Denna undantagsregel synes ge tillräckliga möjligheter att vid körkortsprövning beakta exempelvis det förhållandet, att en utlänning överträtt körkortsbestämmelserna på grund av bristande kännedom om vad dessa innehåller. Jag anser med hänsyn härtill icke, att någon särbestämelse för utlänningar är behövlig i detta hänseende.

Ur kontrollsynpunkt torde lämpligen böra föreskrivas, att utländskt körkort, som återopats för erhållande av motsvarande svensk handling, skall förses med påteckning om förhållandet. Eftersom en del utländska körkort har sådant utförande, att de icke lämpligen kan förses med sådan påteckning, kan föreskriften dock ej göras alldeles ovillkorlig.

Det anförda innebär, att jag i allt väsentligt biträder det i departementspromemorian framlagda förslaget till nya regler om utländska körkorts giltighet i Sverige och om villkoren för att innehavare av utländskt körkort skall tilldelas däremot svarande svenskt körkort. Jag förordar alltså, att det framlagda förslaget genomföres med de jämkningar, som följer av vad jag uttalat i det föregående.

Med hänsyn till det anförda torde ändring böra ske av bestämmelsen i 37 § 1 mom. vägtrafikförordningen, enligt vilken det ankommer på Kungl. Maj:t att meddela föreskrifter om rätt för person som i främmande stat äger föra motorfordon, att på grund av internationella överenskommelser eller eljest under tillfällig vistelse här i riket föra sådant fordon. Ändringen torde, närmare bestämt, böra gå ut på att sådana föreskrifter skall kunna meddelas även i fråga om vistelse i riket, vilken icke kan sägas vara av endast tillfällig natur. I anslutning härtill torde en motsvarande ändring böra göras i överskriften till paragrafen.

Maximihastigheten för tyngre fordon

Gällande bestämmelser

Bestämmelser om maximihastighet för tyngre fordon finns meddelade i 56 § vägtrafikförordningen. I 1 mom. av nämnda paragraf är föreskrivet, att sådan buss eller lastbil, vars totalvikt överstiger 2,5 ton, icke får föras med högre hastighet än 60 kilometer i timmen. På motorväg får dock hastigheten uppgå till 80 kilometer i timmen. Därest till bil kopplats ett eller flera andra fordon gäller särskilda regler, som för varje fordonskombination föreskriver viss högsta hastighet (20—60 kilometer i timmen). Från dessa regler gäller dock undantag för det fall, att endast en släpvagn tillkopplats och dennas totalvikt — i visst fall dess tjänstevikt — icke överstiger en tredjedel av bilens tjänstevikt. I så fall får fordonen föras med den hastighet som är medgiven för bilen utan släpvagn. — Enligt föreskrift i 56 § 2 mom. får inom tätbebyggt område fordons hastighet icke överstiga 50 kilometer i timmen. Enligt 4 mom. i samma paragraf skall bestämmelserna icke gälla utryckningsfordon och ej heller andra fordon, då de användes för vissa uppräknade ändamål. — Speciella bestämmelser gäller vidare för fordon med band eller med hjulringar av järn eller annat hårt material.

Undantag från de i 56 § vägtrafikförordningen givna generella reglerna kan göras genom lokal trafikföreskrift. Enligt 61 § 1 mom. nämnda förordning 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. Från dessa lokala föreskrifter om färdhastighet gäller enligt 61 § 5 mom. andra stycket ett liknande undantag för utryckningsfordon m. m. som det, vilket föreskrivits med avseende å bestämmelserna i 56 §. Lokal trafikföreskrift skall publiceras på visst sätt enligt närmare föreskrifter i 61 § 3 mom. och 62 §. Härjämte skall, jämlikt 64 § 2 mom. andra stycket, lokal trafikföreskrift, som icke avser enbart övningskörning eller provkörning, tillkännagivas genom förbudsmärke resp. påbudsmärke. Närmare bestämmelser om dylika märken är givna i kungörelsen den 7 december 1951 (nr 744) angående vägmärken m. m.

Undantag från de generella reglerna i 56 § om maximihastighet kan också ges med stöd av stadgandena i 63 § vägtrafikförordningen. Enligt 1 mom. av nämnda paragraf äger, såvitt angår stads område, vederbörande stadsmyndighet och eljest länsstyrelsen meddela undantag från bl. a. bestämmelserna i 56 § 1—3 mom ävensom från lokal trafikföreskrift, som meddelats av myndigheten. Om trafiken berör såväl stad som landsbygd inom visst län, kan sådant undantag alltid medgivnas av länsstyrelsen, och om trafiken berör mer än ett län, av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen. Vid meddelande av undantag skall fästas sådana villkor, som kan anses nödiga till förebyggande av fara för trafiksäkerheten eller skada å vägen.

Vidare bör uppmärksammas den i 45 § 1 mom. femte stycket vägtrafikförordningen förekommande bestämmelsen om skyldighet för förare av sådant fordon, vars hastighet enligt 56 § är begränsad till 60 kilometer i timmen eller därunder, att hålla tillräckligt avstånd till framförvarande fordon. Syftet med detta stadgande — vilket gäller endast utom tätbebyggt område — är att föraren skall, när förhållandena ej påkallar annat, anpassa avståndet till framförvarande fordon så, att omkörande fordon utan fara kan föras in mellan fordonen.

Framställningar från sammanslutningar av trafikutövare

I den förut omnämnda framställningen från *Svenska omnibusägareförbundet* framhålles önskvärdheten — bl. a. med hänsyn till busstrafikens konkurrensförmåga gentemot individuella transportmedel — att kunna erbjuda kunderna så korta restider som väg- och trafikförhållandena medger. En ökad maximihastighet möjliggör också, uttalar förbundet vidare, åtskilliga besparingar i kostnaden för trafiken samt bättre driftsekonomi beträffande underhållskostnader och drivmedelsåtgång. Bussarnas konstruktion med hänsyn till styrinrättning, bromsar, fjädring och skydd för passagerare medger enligt förbundets mening betydligt högre fart än 60 kilometer i timmen. Gällande bestämmelser, enligt vilka bussar i yrkesmässig trafik skall undergå årlig kontrollbesiktning, anses av förbundet bjuda ytterligare garanti för en ur säkerhetssynpunkt fullgod standard. Vidare påpekas, att den grupp av förare, som det här är fråga om, genomsnittligt sett har mycket god kompetens. Eftersom flertalet personbilar enligt tillgängliga uppgifter normalt brukar på goda vägar framföras inom hastighetsintervallet 60—80 kilometer i timmen och flertalet bussar kör obetydligt under 60 kilometer i timmen., blir hastighetsskillnaden mellan personbilar och bussar i allmänhet icke särskilt stor, men den medför trots detta ett stort antal omkörningsanledningar. Förbundet anser att en höjning av bussarnas maximihastighet skulle ge möjlighet till bättre hastighetsanpassning med åtföljande minskning av antalet omkörningar och därmed även en minskning av trafikrisken.

På här angivna grunder hemställer förbundet, att maximihastigheten för tyngre fordon måtte höjas till 75 kilometer i timmen.

Svenska lasttrafikbilägareförbundet uttalar inledningsvis, att höjning av maximihastigheten för lastbilar tidigare icke ansetts tillräddlig med hänsyn till att sådana fordon bedömts icke ha lika goda inbromsningsmöjligheter som exempelvis personbilar. Enligt förbundet är emellertid även tyngre lastbilar numera försedda med en bromsutrustning, som med god marginal uppfyller gängse retardationsnormer och en tyngre lastbil har vid en hastighet av 80 kilometer i timmen praktiskt taget samma stoppsträcka som det är praktiskt och teoretiskt möjligt att uppnå för något annat fordon vid 90 kilometer i timmen. Hos en tyngre lastbil finns sålunda tillräcklig bromseffekt för en tillåten hastighet av 80 kilometer i timmen om man för andra snabbgående fordon under samma förhållanden kan tillåta en hastighet av 90 kilometer i timmen. Förbundet anser, att lastbilarnas bromssystem även ur tillförlitlighetssynpunkt kan väl hävda sig gentemot de bromssystem, som allmänt förekommer på de betydligt snabbare personbilarna. Ur väghållningssynpunkt kan det enligt förbundet ifrågasättas, om icke de tyngre lastbilarna t. o. m. är trafiksäkrare än personbilarna. De högre förarhysterierna på lastbilar ger förarna betydligt bättre sikt än man kan uppnå i en personbil. Vidare är alla tyngre lastbilar numera utrustade med färdskrivare, som möjliggör kontroll i efterhand av hur föraren anpassar sin hastighet efter rådande förhållanden. Vad angår trafiksäkerheten i stort, är det förbundets uppfattning, att en höjning av den tillåtna hastigheten för lastbilar kommer att få till följd att trafiken flyter jämnare och kommer att motverka den icke ovanliga chanstagningen vid omkörningar.

Under hänvisning till det anförda hemställer även lasttrafikbilägareförbundet om höjning av de tyngre fordonens maximihastighet till 75 kilometer i timmen.

Yttrande från statens trafiksäkerhetsråd över framställningarna

Statens trafiksäkerhetsråd har för att möjliggöra ett ståndpunktstagande till de av Svenska omnibusägareförbundet och Svenska lasttrafikbilägareförbundet gjorda framställningarna låtit verkställa tre särskilda undersökningar. En av undersökningarna har haft till avsikt att utröna omkörningsfrekvensen för ett tungt fordon vid olika hastigheter men under likartade förhållanden i övrigt. En annan undersökning har avsett frågan, huruvida fordonsförare tar större risker vid omkörning av tunga fordon, om dessa framföres med högre hastighet än den nu gällande maximihastigheten. Den tredje undersökningen har gällt hastighetsanpassningen hos tunga fordon.

Vid undersökningen av omkörningsfrekvensen studerades den inverkan en höjning av det tunga fordonets hastighet hade såväl på antalet »passiva»

omkörningar — omkörningar vid vilka det tunga fordonet blev omkört av andra fordon — som på antalet »aktiva» omkörningar — omkörningar vid vilka det tunga fordonet självt var det omkörande trafikelementet. Dessa studier gav vid handen, att antalet passiva omkörningar vid en hastighet för det tunga fordonet av 70 kilometer i timmen var ungefär hälften av antalet vid en hastighet av 60 kilometer i timmen. De aktiva omkörningarna ökade givetvis vid höjning av det tunga fordonets hastighet, men ökningen var relativt obetydlig. Det konstaterades också, att köbildningen bakom undersökningsfordonet minskade påtagligt redan vid en ganska liten höjning av detta fordons hastighet.

Av undersökningen beträffande olycksriskerna vid omkörning av tunga fordon framgick, att omkörningssträckorna blev något längre, då undersökningsbussen ökade sin hastighet över 60 kilometer i timmen, men det kunde samtidigt också konstateras, att förarna av de omkörande fordonen nästan genomgående kompenserade den längre omkörningssträckan genom att utföra omkörningarna på därtill särskilt lämpade platser. Fall av mindre tillbörliga omkörningar förekom emellertid såväl då undersökningsfordonet fördes med högre som då det fördes med lägre hastighet. Någon tendens till ökning av andelen otillbörliga omkörningar vid höjning av undersökningsfordonets hastighet kunde icke konstateras.

Undersökningen av tunga fordons hastighetsanpassning gav vid handen, att på en icke hastighetsbegränsad sträcka med mycket goda siktmöjligheter nära 60 % av de observerade tunga fordonen fördes med högre hastighet än 60 kilometer i timmen. I några fall var hastighetsöverskridandena betydande. På sträcka, där begränsning av hastigheten till 50 kilometer i timmen rådde, fördes dock endast 8 % av de tunga fordonen med högre hastighet än 50 kilometer i timmen. I kurva med begränsade siktmöjligheter fördes samtliga observerade tunga fordon väl till vänster på körbanan, och icke något av fordonen fördes med högre hastighet än att det, om så erfordrats, kunde ha stannat på den sträcka, över vilken föraren hade fri sikt.

Trafiksäkerhetsrådet säger sig ha genom undersökningarna bibragts den uppfattningen, 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. Enligt rådets mening finns icke belägg för antagande att omkörningarna skulle bli mer riskabla, då de tunga fordonen framföres med en hastighet något överstigande 60 kilometer i timmen. Överträdelser av gällande bestämmelser om högsta tillåtna hastighet synes enligt rådet mestadels ske på vägsträckor, där överträdelser ej medför någon direkt fara ur allmän trafiksäkerhetssynpunkt, och förarna av tunga fordon synes i regel väl anpassa hastigheten efter förhållandenvarande sikt och andra ur trafiksäkerhetssynpunkt relevanta förhållanden. Ej heller har rådet ansett sig behöva befara att de tunga fordonen, vars

högsta tillåtna hastighet höjes, i allmänhet skulle komma att framföras med avsevärt högre hastigheter än f. n. Enligt rådets mening saknas skäl till antagande att förare av tunga fordon skulle vara mindre trafiksäkra än exempelvis förare av personbilar eller motorcyklar. — Vid tidigare tillfällen hade rådet uttalat den meningen, att de tunga fordonens broms- och styr-anordningar ej tillät en höjning av maximifarten. Enligt vad rådet har sig bekant har emellertid de tunga fordonen fr. o. m. åren 1956—1957 i regel utrustats med servobromsar och servostyrning. Troligen är ungefär en tredjedel av de tunga fordonen numera utrustade med servostyrning och servobromsar, och det kan enligt rådet antagas att hela den tunga fordonsparken kommer att vara försedd med dylika anordningar inom 7—8 år. Även om åtskilliga tunga fordon alltjämt icke är utrustade med de för högre farter gynnsammaste broms- och styrningsanordningarna, kan det enligt rådets uppfattning på goda grunder antagas, att förefintliga bristfälligheter i dessa avseenden bliva kompenserade genom skicklighet och försiktighet hos fordonens förare.

Med stöd av det anförda har rådet ansett sig kunna tillstyrka en måttlig höjning av maximifarten för de tunga fordonen. Enligt rådets mening är en höjning till 75 kilometer i timmen icke helt orealistisk, men man bör lämpligen framgå i etapper och med stor försiktighet. Rådet har därför föreslagit, att maximihastigheten nu höjes till 70 kilometer i timmen. Helst bör åtgärden genomföras vid en årstid, då väglaget är som bäst och då väderleksförhållandena är gynnsammast, t. ex. den 1 maj eller den 1 juni.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsens framställning

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen — som år 1958 i avgivna yttranden avstyrkt framställningarna från Svenska omnibusägareförbundet och Svenska lasttrafikbilägareförbundet — har sedermera i skrivelse den 18 maj 1960 framhållit att vägnätet undergått avsevärda förbättringar och att frågan om hastigheten för tyngre lastbilar och bussar med hänsyn härtill bör upptagas till förnyat övervägande. En höjning av hastigheten kan enligt styrelsen medföra påtagliga fördelar ur transportekonomisk synpunkt. Ehuru styrelsen medger att tvekan kanske kan råda, om en höjning av de tyngre fordonens hastighet inverkar menligt på trafiksäkerheten, har styrelsen till belysning av frågan sagt sig vilja framhålla, att en höjning av hastigheten medför minskning av antalet omkörningar. Ehuru det enligt styrelsen icke är lämpligt att dra några mer vittgående slutsatser härav, torde försöken i allt fall icke ge belägg på att en hastighetsökning skulle försämra trafiksäkerheten. I styrelsens skrivelse har också framhållits, att bestämmelser inom kort torde komma att utfärdas rörande skyldighet för ytterligare kategorier förare att ha trafik kort och om periodisk kontrollbesiktning. Vidare har åberopats den omständigheten att tyngre fordon numera måste vara försedda med färdskrivare och den skärpning av trafik-

övervakningen, som inträtt i och med statspolisens utbyggnad under de senaste åren. Under beaktande av dessa förhållanden säger sig styrelsen numera ha kommit till den uppfattningen, att en måttlig höjning av maximihastigheten för bussar och tyngre lastbilar bör kunna ske utan men för trafiksäkerheten. Närmare bestämt har styrelsen förordat att maximihastigheten höjes till 70 kilometer i timmen för sådan buss eller lastbil, vars totalvikt överstiger 2,5 ton, samt för bil med tillkopplad påhängsvagn under förutsättning att bilens och påhängsvagnens samtliga hjul försellets med effektiv, från fotbroms eller motsvarande anordning på bilen manövrerbara bromsar. För andra kombinationer av bil och tillkopplade fordon föreslås däremot icke någon ändring av gällande bestämmelser.

Departementspromemorian

I den promemoria rörande maximihastigheten för tyngre lastbilar och bussar, som i maj 1960 upprättats inom kommunikationsdepartementet, har — för det fall att gällande hastighetsgräns anses böra höjas — diskuterats olika tänkbara metoder att reglera frågan. I promemorian har angivits att detta skett för att genom remissförfarande bereda de av saken berörda myndigheterna och sammanslutningarna tillfälle att ta ställning till flera olika alternativ.

Till en början har i promemorian som ett tänkbart alternativ upptagits det även från andra håll framförda förslaget att maximihastigheten generellt höjes för alla tunga fordon till exempelvis 70 eller 75 kilometer i timmen.

Såsom en alternativ möjlighet har angivits att differentiera hastigheten för tyngre fordon med hänsyn till vägarnas beskaffenhet, exempelvis så, att högre hastighet tillåtes på huvudleder än på övriga vägar. Det har också diskuterats, om icke skäl föreligger att i större utsträckning än som skett höja maximihastigheten på vissa vägar genom lokala trafikföreskrifter.

En tredje möjlighet har angivits vara att hastighetsbestämmelserna differentieras med hänsyn till fordonens beskaffenhet, t. ex. så, att en restriktiv hastighetsbestämmelse bibehålles för de allra tyngsta fordonen, förslagsvis för fordon med totalvikt överstigande 7 ton, medan en annan, mindre restriktiv bestämmelse införes för de något lättare fordonen. Vidare har i promemorian aktualiserats frågan, om icke viktgränsen för de fordon, som är underkastade hastighetsbegränsning, bör höjas från 2,5 till exempelvis 3,5 ton.

Remissyttranden över trafiksäkerhetsrådets förslag, väg- och vattenbyggnadsstyrelsens framställning samt departementspromemorian

Av de i ärendet hörda myndigheterna och sammanslutningarna har det övervägande flertalet tillstyrkt eller förklarat sig icke ha något att erinra mot en måttlig höjning av maximihastigheten för tyngre fordon.

Statens biltrafiknämnd har ansett, att en höjning av maximihastigheten kommer att innebära icke oväsentliga fördelar ur transportsynpunkt. I fråga om omnibustrafik av lokal karaktär är fördelarna visserligen icke särskilt påtagliga. För den långväga busstrafiken däremot kommer reformen att ge utslag i form av kortare restid. Vissa bussbolag i Norrland har redan erhållit särskilda tillstånd att framföra sina bussar med en högsta hastighet av 70 kilometer i timmen, och detta har, såvitt känt är, icke inneburit någon försämrad trafiksäkerhet. I fråga om den tunga lastbilstrafiken är förhållandena i stort sett desamma som för bussarna. För den långväga lastbilstrafiken kommer en ökning av maximihastigheten att få icke oväsentlig betydelse.

Länsstyrelsen i Västerbottens län har särskilt pekat på det trängda läge, vari busslinjetrafiken f. n. befinner sig på grund av konkurrens från privatbilismen. En förkortning av körtiderna — framför allt för långlinjerna — skulle vara mycket värdefull ur konkurrenssynpunkt. — Mera förbehållsam är *järnvägsstyrelsen*, som visserligen icke motsatt sig att maximihastigheten på försök under några år höjes till 70 kilometer i timmen, men som anfört vissa skäl emot förslaget. Styrelsen har bl. a. bedömt det såsom tveksamt, om den transportekonomiska vinsten kompenserar den ökade olycksrisk i oförutsedda situationer som en generell hastighetshöjning kan innebära. *Länsstyrelsen i Kopparbergs län* har betecknat det tveksamt om en generell höjning av maximihastigheten kan innebära någon vinning ur trafiksäkerhetssynpunkt. Med hänsyn till förslagets andra fördelar har emellertid länsstyrelsen ej velat motsätta sig detsamma.

I principiellt avstyrkande riktning går yttrandet från *riksåklagarämbetet*. Ämbetet har ifrågasatt om någon fördel över huvud är att påräkna genom en höjning av maximihastigheten annat än möjligen vissa transportekonomiska vinster för fjärrtrafiken. Ur trafiksäkerhetssynpunkt bör enligt ämbetet beaktas, att omkörningarna — även om deras antal skulle minska — kan befaras bli farligare till följd av att omkörningssträckorna blir längre och omkörningarna koncentreras till olämpliga platser, såsom backkrön och kurvor, där de tyngre fordonen på grund av sin vikt och svårmanövrerbarhet måste minska farten. Även bortsett härifrån anser ämbetet det betänkligt att tillåta, att tunga och svårmanövrerade fordon framförs på vägar av vanlig typ med en så hög hastighet som 70—75 kilometer i timmen. — Liknande synpunkter har anlagts av *hovrätten för Övre Norrland* samt av *länsstyrelserna i Hallands, Älvsborgs, Värmlands och Västernorrlands län*, vilken sistnämnda länsstyrelse förklarar sig icke kunna tillstyrka hastighetshöjning annat än på riksväg 13. *Länsstyrelsen i Östergötlands län* har ifrågasatt om landets vägar i genomsnitt har en sådan standard att en hastighetshöjning kan anses lämplig med nuvarande bilbestånd.

I allmänhet har man uttalat sig för en generell höjning av maximihastigheten från 60 till 70 kilometer i timmen. Av detta innehåll är bl. a. ytt-

randena från statspolisintendenten, statens trafiksäkerhetsråd, statens biltrafiknämnd, kommerskollegium, överståthållarämbetet, länsstyrelserna i Stockholms, Södermanlands, Jönköpings, Kronobergs, Kalmar, Gotlands, Kristianstads, Malmöhus, Göteborgs och Bohus, Örebro, Västmanlands, Gävleborgs, Jämtlands och Norrbottens län, KAK, M, Stockholms handelskammare, Svenska transportarbetareförbundet, Sveriges grossistförbund samt Sveriges industriförbund.

Svenska lasttrafikbilägareförbundet har ansett, att 75 kilometer i timmen är en hastighet, som bättre svarar mot bilarnas och vägarnas tekniska standard än 70 kilometer i timmen.

Länsstyrelsen i Blekinge län har betonat, att många riks- och länsvägar nått en standard i nivå med motorvägarnas, samt har framhållit, att länsstyrelsen bör kunna föreskriva högre maximihastighet än 70 kilometer i timmen.

Svenska lokaltrafikföreningen har ifrågasatt om icke en höjning av den generellt tillåtna hastigheten för tyngre motorfordon till 70 kilometer i timmen ger anledning att se över de lokala hastighetsbestämmelser som går ut på att 60 kilometer i timmen tillåtes inom tätbebyggt område.

Endast i ett fåtal yttranden förordas differentiering av hastigheten med hänsyn till vägarnas beskaffenhet. Hovrätten för Västra Sverige har uttalat tvekan om en höjning av maximihastigheten bör gälla även vid färd å vägar som ej förklarats för huvudled. Emellertid har framhållits, att ogynnsamma verkningar också kan förhindras genom att länsstyrelserna med stöd av 61 § 1 mom. i VTF begränsar hastigheten för viss väg eller vägsträcka. Länsstyrelsen i Uppsala län har uttalat sig för att en höjning av hastighetsgränsen får avse blott vägar som förklarats utgöra huvudled. Länsstyrelsen i Skaraborgs län har ifrågasatt om ej den högre hastigheten — i varlt fall till en början — bör medges endast för riksvägarna och eventuellt vissa länsvägar.

Å andra sidan har från flera håll, bl. a. av hovrätten för Övre Norrland och länsstyrelsen i Älvsborgs län, uttryckligen framhållits, att en hastighetshöjning, om en sådan genomföres, bör gälla alla vägar. Statspolisintendenten har ansett, att en differentiering av hastigheten kan te sig lockande ur många synpunkter men att det praktiska genomförandet erbjuder så många svårigheter att man icke bör välja den metoden. Emellertid bör hittills gällande regler för hastighet på motorväg bibehållas, och motsvarande bestämmelser skulle måhända också kunna tillämpas även för andra vägar med mittskiljeremsa. En liknande åsikt beträffande utvidgning av den särskilda hastighetsregeln för motorväg har uttalats av riksåklagarämbetet.

Meningarna är starkt delade beträffande frågan, om gränsen mellan tyngre och lättare fordon alltjämt bör gå vid en totalvikt av 2,5 ton eller om den bör höjas till 3,5 ton.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen har sagt sig vidhålla att den nuvaran-

de gränsen vid 2,5 ton är väl avvägd. Enligt styrelsen är flertalet fordon, som f. n. har en totalvikt understigande 2,5 ton, uppbyggda på personbilschassin och lämpade för höga hastigheter. Antalet fordon av lastbilstyp med en totalvikt mellan 2,5 och 3,5 ton är ganska ringa. Styrelsen har dock icke något att erinra mot att totalviktsgränsen höjes till 3,5 ton, om höjningen bedömes som önskvärd med hänsyn till att nå enhetlighet i de nordiska ländernas trafikbestämmelser. Liknande synpunkter har anlagts av *statens trafiksäkerhetsråd, statens biltrafiknämnd, kommerskollegium, överståthållarämbetet, länsstyrelserna i Uppsala, Södermanlands, Kronobergs, Kalmar, Gotlands, Kristianstads, Hallands, Örebro, Kopparbergs och Gävleborgs län, Stockholms handelskammare, Svenska omnibusägareförbundet, Svenska transportarbetareförbundet, Sveriges grossistförbund samt Sveriges industriförbund.*

Uttalanden för höjning av viktgränsen har gjorts av *riksåklagarämbetet, hovrätten för Västra Sverige, statspolisintendenten, järnvägsstyrelsen, statens biltrafiknämnd, länsstyrelserna i Stockholms, Östergötlands, Malmöhus, Göteborgs och Bohus, Värmlands, Västmanlands, Västerbottens och Norrbottens län, KAK, M, MHF, Svenska lasttrafikbilägareförbundet samt Svenska lokaltrafikföreningen. Länsstyrelsen i Älvsborgs län* har ansett att, därest en höjning av totalviktsgränsen införes, skyldighet bör stadgas att på tyngre fordon föra skylt eller annan beteckning, angivande fordonsnets maximihastighet.

I flera av remissyttrandena har också berörts frågan, huruvida en eventuell höjning av maximihastigheten för tyngre fordon bör avse det fall, att till sådant fordon kopplats ett eller flera släpfordon.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsens förslag att tillkoppling av påhängsvagn med effektiva bromsanordningar icke skall föranleda sänkning av maximihastigheten har ej föranlett erinran i något av remissyttrandena och har i flera fall bestämt tillstyrkts.

På flera håll har också ifrågasatts, om icke liknande bestämmelser bör gälla för annan släpvagn än påhängsvagn, såvida den är försedd med effektiva bromsar. Uttalanden av här avsedd innebörd har gjorts av bl. a. *statens biltrafiknämnd, statspolisintendenten, länsstyrelsen i Stockholms län* och *Svenska transportarbetareförbundet*. — Enligt en del andra remissorgan, bl. a. *länsstyrelsen i Malmöhus län, Svenska lasttrafikbilägareförbundet* och *Sveriges industriförbund*, hör för den här avsedda fordonskombinationen lämpligen gälla en maximihastighet av 60 kilometer i timmen, medan *länsstyrelsen i Göteborgs och Bohus län* förordat särskild undersökning till utronande huruvida hastigheten kan höjas utan risk för olycksfall.

Stockholms handelskammare har förordat att maximihastigheten höjes för alla slag av tyngre fordon och fordonskombinationer.

Viss framställning från riksdagen

Vid 1961 års riksdag väcktes två motioner (I: 280 och II: 243) med yrkande att riksdagen måtte i skrivelse till Kungl. Maj:t begära sådan ändring i vägtrafikförordningen att maximihastigheten för tung lastbil och buss höjdes till 70 kilometer i timmen samt för tung lastbil med släpvagn till 60 kilometer i timmen.

Andra lagutskottet, dit motionerna hänvisades, framhöll — efter redogörelse för gällande bestämmelser samt för väg- och vattenbyggnadsstyrelsens skrivelse den 18 maj 1960 och trafiksäkerhetsrådets förenämnda, den 9 samma månad avgivna yttrande — att utskottet för sin del ansåg det motiverat med en höjning av maximihastigheten för de tunga fordonen. Genom en sådan höjning skulle man enligt utskottets mening dessutom vinna att trafikströmmen på landsvägarna blev jämnare med följd att framkomligheten i synnerhet i närheten av tätorterna ökade. Utskottet förklarade sig däremot icke vara berett att utan närmare utredning förorda att höjningen generellt bestämdes till 70 kilometer i timmen. Utskottet ansåg det nämligen icke uteslutet att höjningen beträffande vissa fordon och vissa vägar kunde 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. Eftersom frågan om höjning av maximihastigheten för tunga fordon och fordonskombinationer övervägdes inom kommunikationsdepartementet, ansåg utskottet att den erforderliga ytterligare utredningen lämpligen kunde företagas i anslutning därtill.

Riksdagen, som godkände utskottets utlåtande, gav genom skrivelse den 1 december 1961 (nr 378) såsom sin mening till känna vad utskottet anfört.

Departementschefen

Det har av trafiksäkerhetsskäl alltid ansetts nödvändigt att ha särskilda, restriktiva regler om maximihastighet för större och tyngre fordon. Orsaken torde främst ha legat i att dessa fordon tidigare icke haft sådan bromsutrustning, som svarat mot deras totalvikt, och till följd härav icke kunnat bedömas vara lika trafiksäkra som de lättare fordonen. Dessutom har de varit — och är alltjämt — i många fall till följd av sin storlek väsentligt svårare att manövrera än t. ex. vanliga personbilar. De är ofta av betydande längd och därför svåra att köra om. Sammanstötningar och andra olyckor, i vilka tyngre fordon är inblandade, leder icke sällan till allvarliga personsador och materiella skador. Omsorgen om vägarnas hållfasthet och önskemålet att hålla nere kostnaderna för vägunderhållet har också medverkat till att hastighetsbestämmelserna för här avsedda fordon hållits inom snäva gränser.

Broms- och styrutrustningen på moderna bussar och tyngre lastbilar är emellertid betydligt bättre än på äldre modeller. Servobromsar och servostyr-

ning — vilka innebär användande av maskinell kraft för inbromsning och styrning — har gjort körningen avsevärt mindre tröttande än förut och ökar förarens möjligheter att behärska sitt fordon i kritiska situationer. Inom det normala hastighetsregistret har bussar och lastbilar numera — även om de är tungt lastade — praktiskt taget lika god broms- och manövreringsmöjligheter som personbilar. Vad de äldre fordonen angår minskar deras andel i fordonsparken med varje år och det kan f. ö. icke med fog påstås, att de i allmänhet skulle vara underhålliga. Bussar och lastbilar, som tillverkats under de sista tio åren, har nästan genomgående mycket goda broms- och styranordningar, oavsett om systemen är av servotyp eller icke. De äldre bilar från förkrigsåren, som utgjorde en betydande del av fordonsparken, när de nuvarande hastighetsbestämmelserna tillkom, är numera praktiskt taget alla utstrangerade. Sammanfattningsvis kan sägas, att fordonsbeståndet i dagens läge är av betydligt högre kvalitet än för ett tiotal år sedan.

De särskilda krav, som måste ställas på föraren av ett tungt fordon, gäller mera förmågan att behärska fordonet i tät trafik och under andra särskilt besvärliga förhållanden än förmågan att föra fordonet på ett trafiksäkert sätt på vägar, som medger högre hastighet. Trafiksäkerhetsrådets undersökningar visar — och detta bestyrkes från många andra håll — att förarna av tyngre fordon är en väl kvalificerad yrkeskår, vars medlemmar i allmänhet utmärker sig för hänsynsfull och trafiksäker körning. Givetvis förekommer undantag men de bör icke få stå hindrande i vägen för en ändamålsenlig utformning av bestämmelserna för hela gruppen tyngre fordon.

De försök som trafiksäkerhetsrådet låtit verkställa är ägnade att ge stöd åt uppfattningen att en viss höjning av de tunga fordonens maximihastighet i varje fall icke skulle ha några påtagligt ogynnsamma verkningar med avseende på antalet omkörningar eller trafikförhållandena i övrigt. Emellertid synes försöken ha ägt rum endast på vägar med relativt tät trafik. Det är också i fråga om sådana vägar, liksom motorvägar och andra vägar med goda omkörningsmöjligheter, som de skäl ter sig starkast vilka ur trafiksynpunkt och trafiksäkerhetssynpunkt kan anföras för en höjning av maximihastigheten. Beträffande övriga vägar kan man icke bortse från möjligheten att en höjning kan ha en mindre gynnsam effekt på framkomligheten. Klart synes under alla förhållanden vara att betänkligheterna ur förevarande synpunkter mot en ökning av maximihastigheten främst gäller längre, sammansatta enheter, d. v. s. bilar och bussar med större släpvagnar och givetvis även fordonslag bestående av dragfordon med två eller flera släpvagnar. Vad beträffar övriga fordonsenheter torde däremot en måttlig ökning av maximihastigheten icke behöva möta någon erinran.

De tyngre fordonens förbättrade konstruktion har lett till avsevärd minskning av de risker ur trafiksäkerhetssynpunkt som sammanhänger med fordonens tyngd. Man synes i betraktande härav ha goda skäl för an-

tagande att en måttlig höjning av den författningsmässigt bestämda maximihastigheten icke i och för sig behöver få någon negativ inverkan på vare sig olycksfrekvensen eller olyckornas svårighet.

Beaktas bör också den vinst ur allmän transportekonomisk synpunkt som kan antagas följa av en höjning av maximihastigheten. Även om hastighetsbegränsningen föreskrivits i första hand av trafiksäkerhetsskäl, bör detta icke hindra att en avvägning sker mot andra viktiga samhällsintressen.

Kostnaderna för väghållningen beror i övervägande grad på andra faktorer än de tunga fordonens färdhastighet, och hänsyn till väghållningskostnaderna bör därför icke vara avgörande vid ståndpunktstagande till färdhastigheten. Reservation bör givetvis göras för speciella förhållanden, t. ex. i fråga om framförande av tunga fordon på tjälskadade vägar. Hänsyn till sådana omständigheter som tjälskador o. dyl. bör dock icke få inverka på utformningen av de allmänna bestämmelserna om färdhastighet, utan bör blott leda till att vederbörande länsstyrelse eller stadsmyndighet vid behov utfärdar lokala föreskrifter i ämnet.

Jag vill i detta sammanhang också framhålla, att den kontroll över de tunga fordonens hastighet, förarnas arbetstid m. m., som redan nu utövas genom granskning av färdskrivaruppteckningar, i framtiden kommer att bli betydligt mera effektiv än hittills. Bl. a. har de bestämmelser i ämnet, som innefattas i kungörelsen den 29 juni 1956 om skyldighet att å vissa motorfordon föra färdskrivare, enligt kungörelse den 15 december 1961 (nr 664) undergått vissa ändringar, som bl. a. syftar till en centralisering och effektivisering av granskningen. Vidare har i årets statsverksproposition föreslagits en väsentlig ökning av de anslagsmedel, som står till förfogande för kontroll av färdskrivaruppteckningar. Vid bifall till ifrågavarande förslag kommer alltså en betydande intensifiering att ske i fråga om kontrollen av de tyngre fordonens färdhastighet.

En jämförelse med de regler om färdhastighet för tyngre fordon, som gäller i utlandet, ger vid handen att de svenska bestämmelserna på förevarande område är ovanligt restriktiva. I Danmark, Finland och Norge gäller, liksom i Sverige, att maximihastigheten för tyngre fordon utgör 60 kilometer i timmen med det undantaget, att maximihastigheten för buss i Finland utgör 70 kilometer i timmen. Gränsen mellan lättare och tyngre fordon har emellertid i dessa länder dragits vid en totalvikt av 3,5 ton och icke, som i Sverige, vid 2,5 ton. I Danmark överväges enligt förljudande en höjning av maximihastigheten till 70 kilometer i timmen för tyngre fordon. I länderna på kontinenten dras gränsen mellan tyngre och lättare fordon i regel vid en totalvikt av 7,5 ton, i Frankrike t. o. m. vid 10 ton, och de vanliga maximihastigheterna utgör 75—85 kilometer i timmen. I vissa fall, bl. a. i Tyskland, är dock lägre hastighet föreskriven för tyngre lastbil på vägar, som icke är av högsta klass. — En viss höjning av den i Sverige före-

skrivna maximihastigheten kan i belysning av det här anförda icke anses innebära ett frångående av utan snarare en anpassning till förhållandena utomlands.

På nu anförda skäl har jag kommit till den uppfattningen att en måttlig höjning av maximihastigheten för tyngre fordon icke bör avvisas av trafik-säkerhetsskäl. I denna uppfattning styrkes jag framför allt av vad andra lagutskottet anför i sitt berörda yttrande och av det förhållandet att de myndigheter, som har till uppgift att vårda sig om trafiksäkerheten, icke velat motsätta sig en författningsändring på denna punkt.

Alla skäl talar emellertid för att man bör gå fram med stor försiktighet, när det gäller att jämka på bestämmelser, som huvudsakligen motiveras av trafiksäkerhetsskäl. Även om åtgärden av formella orsaker bör ta form av en ändring i de grundläggande hastighetsbestämmelserna i vägtrafikförordningen, förutsätter jag att den anses vara av provisorisk karaktär och att en återgång till nuvarande regler omedelbart sker, om några ur trafiksäkerhetssynpunkt påtagligt oförmånliga verkningar konstateras.

Den åtgärd, som i första hand kommer i fråga, är att jämka viktgränserna för de fordonsgrupper, som är underkastade särskilda bestämmelser om maximihastighet, så att de överensstämmer med vad som gäller i andra nordiska länder. Jag förordar sålunda, att viktgränsen, som f. n. är 2,5 ton, höjes till 3,5 ton.

Hastighetsgränsen bör enligt min uppfattning — vilken överensstämmer med den som uttalats av flertalet remissorgan — åtminstone t. v. icke höjas mera än med 10 kilometer i timmen, d. v. s. till 70 kilometer i timmen.

Som framgår av den förut lämnade redogörelsen får buss och tyngre lastbil framföras på motorväg med en hastighet av 80 kilometer i timmen. På motorväg av den standard, som numera finns här i landet, är de vanliga trafikriskerna i stort sett undanröjda, så långt detta på teknikens nuvarande ståndpunkt är möjligt. Omkörningsmöjligheterna är i allmänhet så goda, att fordonens längd och hastighet praktiskt taget saknar betydelse i detta hänseende. Vid sådant förhållande och med hänsyn till vad i det föregående anförts om den moderna fordonsparkens konstruktion och utrustning föreligger enligt min mening tillräckliga skäl att medge ytterligare höjning i fråga om bussar och tyngre lastbilar på motorväg. Innan ytterligare erfarenheter vunnits bör dock härvid den generellt tillåtna maximihastigheten icke sättas högre än till 90 kilometer i timmen. Det torde emellertid få förutsättas att medgivande av högre hastighet undantagsvis efter särskild prövning skall kunna lämnas för viss sträcka i fråga om bussar av modern och dokumenterat trafiksäker konstruktion.

De nu framförda förslagen avser endast fordon, som föres utan tillkopp-lade släpfordon. När det gäller sammansatta fordon och fordonståg, måste bedömandet delvis bli ett annat. Verkställda undersökningar rörande verkningarna av en hastighetshöjning på omkörningsmöjligheter och trafikför-

hållanden i övrigt kan icke obetingat anses tillämpliga i fråga om mycket långa transportenheter. Kombinationer av två eller flera fordon blir enligt sakens natur otympligare att manövrera än enkla fordon, och såväl kopplingarna mellan själva fordonen som bromskopplingarna är erfarenhetsmässigt att anse som svaga punkter i konstruktionen. Det är därför icke tillrådligt att utan ytterligare undersökningar vidtaga någon generell höjning av maximihastigheten för sådana transportenheter, som består av två eller flera sammankopplade fordon. Jag anser mig dock kunna tillstyrka, att fartgränsen höjes med 10 kilometer i timmen, d. v. s. från 60 till 70 kilometer i timmen även i fråga om bil till vilken kopplats påhängsvagn med s. k. sammanhängande bromssystem. För bil med sådan lättare släpvagn, som beskrives i 56 § 1 mom. tredje stycket vägtrafikförordningen, d. v. s. släpvagn, vars totalvikt — eller, om släpvagnen ej är lastad, dess tjänstevikt — icke överstiger en tredjedel av bilens tjänstevikt, bör fortfarande gälla samma hastighetsregler som för bilen utan släpvagn. Fartgränshöjningen för bilar utan släpfordon slår alltså här igenom. Beträffande övriga i 56 § 1 mom. vägtrafikförordningen omnämnda fordonskombinationer bör däremot frågan om hastighetshöjning få anstå i avbidan på fortsatta undersökningar, som det lämpligen torde böra uppdragas åt trafiksakerhetsrådet att verkställa.

De nu gjorda ståndpunktstagandena bör i författningsmässigt hänseende komma till uttryck i form av en ändring i 56 § 1 mom. vägtrafikförordningen. Härjämte erfordras en följdändring i 45 § 1 mom. femte stycket samma förordning.

Vissa frågor om mopeder, inrättade såsom invalidfordon

Gällande bestämmelser

Enligt 1 § 3 mom. vägtrafikförordningen är alla motorfordon på två hjul (medar), med eller utan sidvagn, samt alla sådana motorfordon på tre hjul (medar), vilkas tjänstevikt uppgår till högst 400 kilogram, enligt förordningens terminologi att räkna till motoreyklar. Om tjänstevikten uppgår till högst 75 kilogram, anses fordonet som lätt motoreykel.

Med moped förstås enligt definition i 1 § mopedförordningen lätt motoreykel, vars motor har en cylindervolym ej överstigande 50 kubikcentimeter och vilken är konstruerad för en hastighet av högst 30 kilometer i timmen. — Ett fordon, som väger mer än 75 kilogram, är således icke att anse såsom moped, även om övriga i sistberörda paragraf uppställda villkor är uppfyllda.

Framställning om författningsändring

I sin förenämnda framställning den 28 november 1961 har Aktiebolaget Cykelfabriken Monark åberopat en inom karolinska institutets ortopediska

linik (Norrbackainstitutet) gjord sammanställning av de krav, som anses böra uppställas på ett lättare motorfordon för invalider. Kraven har specificerats sålunda: 1) Fordonet bör vara försett med en stadig och sittbekvämlig stol, som helst bör vara vridbar för att underlätta förflyttning till och från rullstol. 2) På fordonet bör finnas fotplattor. 3) Fordonet bör vara försett med handspak, fotbroms, pakethållare och vindskydd. 4) Fordonet bör vara så starkt och i sådant skick, att invaliderna kan åka ute i trafiken både i stad och på land utan risk att bli stående och sedan ej kunna förflytta sig.

Bolaget, som uppgivit sig ha kompletterat sina standardmopeder med den här avsedda utrustningen, har framhållit, att fordonets vikt därigenom stiger till ca 90 kilogram och således icke får framföras med denna utrustning enligt de bestämmelser, som gäller för moped. För att få framföra ett sådant fordon krävs körkort. Vidare skulle fordonet enligt bolagets framställning bli beskattat såsom tung motorcykel samt underkastat de mindre förmånliga regler om försäkring, vilka gäller för fordon av sistnämnda kategori.

Med hänvisning till det anförda och under framhållande, att mopedbestämmelserna i vissa främmande länder icke inrymmer några viktbegränsningar, har bolaget hemställt om sådan ändring av mopedförordningen, att fordon av här avsedd beskaffenhet får framföras enligt de för moped gällande reglerna.

Remissyttrande

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen har i avgivet yttrande över framställningen framhållit, att enligt nu gällande regler någon möjlighet icke finnes att klassificera ifrågavarande fordon annat än som tung motorcykel. Med hänsyn till det behjärtansvärda ändamål ett sådant fordon skulle tjäna har styrelsen emellertid icke velat motsätta sig en ändring av mopedförordningen av det innehåll bolaget påyrkat.

Departementschefen

På sätt förut nämnts är bestämmelserna om mopeder utformade så, att moped icke får ha högre tjänstevikt än 75 kilogram.

I och för sig är det givetvis icke möjligt att från trafiksäkerhetssynpunkt motivera uppställandet av en tjänsteviktsgrens vid just 75 kilogram. Ett medgivande att överskrida gränsen med exempelvis ett eller annat tiotal kilogram behöver icke innebära, att trafiksäkerheten äventyras. Emellertid är det av principiella skäl önskvärt att upprätthålla en viss gräns med tanke bl. a. på möjligheten att konstruera relativt tunga transportfordon, vilka skulle falla helt utanför ramen för vad som avsetts med mopedbestämmel-

serna och som icke bör undantagas från vare sig kravet på att föraren skall inneha körkort eller från reglerna om fordonsbeskattning.

Något tekniskt hinder torde icke möta mot att framställa användbara invalidfordon som håller sig inom den för mopeder i allmänhet gällande tjänsteviktsgåransen 75 kilogram. Att fordonen är lätta, torde från användbarhetssynpunkt vara att beteckna som en fördel. Emellertid blir det här fråga om specialkonstruerade fordon, byggda uteslutande för att användas av invalider. Eftersom marknaden för sådana fordon är begränsad, blir de relativt dyrbara och därför icke åtkomliga för alla, som har behov av dem. Från ekonomisk synpunkt är det bättre att utgå från någon gängse fordons- typ och förse fordonen med sådan specialutrustning, som erfordras för att de skall bli lämpliga invalidfordon. Kostnaden för själva fordonet blir då den minsta möjliga, och merutgiften för invalidutrustning torde också i regel hålla sig inom rimliga gränser. För användning såsom invalidfordon lämpar sig emellertid i regel endast robusta mopeder, företrädesvis trehjuliga sådana. De typer av dylika mopeder, som förekommer i marknaden, har en tjänstevikt, som i det närmaste uppgår till den högsta tillåtna, och det är följaktligen icke möjligt att förse fordonen med erforderlig extrautrustning utan att överskrida tjänsteviktsgåransen.

Konsekvenserna av att vissa invalidfordon icke får räknas som mopeder utan blir hänförliga till tunga motorecyklar består i huvudsak i att fordonens förare måste inneha körkort samt i att fordonen blir registreringspliktiga. Vidare blir delvis andra trafikregler tillämpliga, en omständighet som dock icke torde vara av större betydelse. För beskattningen av fordonen synes frågan om deras klassificering vara likgiltig. Förordningen om automobilskatt innehåller nämligen en bestämmelse varigenom från skatteplikt frikallas motorecykel, vilken är inrättad såsom invalidfordon och vars maximihastighet icke överstiger 30 kilometer i timmen. Sådan motorecykel är vidare fri från skatt enligt förordningen angående omsättningsskatt å motorfordon i vissa fall. Förordningen om bidrag till värföra ägare av motorfordon är däremot tillämplig endast på ägare av registrerat motorfordon och alltså icke på ägare av moped. Sådant bidrag utgår åligen i efterskott till den som under det senaste bidragsåret varit i bilregister antecknad såsom ägare till fordonet och avser att motsvara skatten på den under bidragsåret förbrukade bensinen. Kostnaderna för trafikförsäkring stiger något, om fordonet icke får betraktas som moped, men detta förhållande beror icke på lagstiftningen i och för sig utan på utformningen av de premietariffer, som försäkringsanstalterna tillämpar för skilda slag av fordon.

Några starkare skäl synes icke tala för upprätthållande av ett krav på att den, som för invalidfordon av här avsedd beskaffenhet, skall inneha körkort eller att fordonet skall vara registrerat. Det är ju här fråga om en kategori av fordon, som har alla de för mopeder väsentliga egenskaperna

och som avviker från mopedbestämmelserna endast därutinnan, att de försetts med viss utrustning för invalidbruk. Det är vidare fråga om en förarkategori, som kan förväntas genomgående iakttaga ett försiktigt körsätt. Behovet för invaliderna att få tillgång till ett jämförelsevis billigt transportmedel, som får användas utan några långtgående restriktioner, är så framträdande, att det väl motiverar de förhållandevis obetydliga avsteg från hitillsvarande vedertagna principer, som det kan bli fråga om. Jag anser mig kunna tillstyrka en sådan ändring av bestämmelserna i mopedförordningen, att förordningen i erforderlig utsträckning göres tillämplig på tunga motorecyklar, inrättade såsom invalidfordon, förutsatt att de uppfyller de i mopedförordningen stadgade villkoren i fråga om motorns cylindervolym och beträffande konstruktiv hastighet. För att man härvidlag icke skall gå längre än som påkallas av det aktuella behovet förordar jag att ändringen blir tillämplig allenast på fordon med en tjänstevikt av högst 100 kilogram.

Möjligen kan ifrågasättas, om det icke för att undvika missbruk är lämpligt att i mopedförordningen införa bestämmelser om skyldighet för förare av invalidmoped att medföra läkarintyg eller annan handling, som utvisar att han är i behov av sådant fordon. En dylik bestämmelse skulle emellertid kunna vålla avsevärda praktiska svårigheter t. ex. om invalidfordonets ägare behöver hjälp med framkörning eller parkering av fordonet. Risken för missbruk torde f. ö. bli ganska ringa, därest de nyss skisserade bestämmelserna tillämpas på samma sätt som den nuvarande bestämmelsen i förordningen om automobilskatt, d. v. s. så, att kraven på specialiserad invalidutrustning icke sättes alltför lågt. Övervägande skäl synes sålunda tala för att icke uppställa något krav på legitimation i form av läkarintyg e. d. såsom förutsättning för brukande av invalidfordon.

Förslag till ändring av 1 § mopedförordningen har upprättats inom kommunikationsdepartementet. I anslutning härtill har inom finansdepartementet upprättats förslag till ändring av redaktionell karaktär i förordningen angående omsättningsskatt å motorfordon i vissa fall, varigenom denna förordning formellt anpassas till mopedförordningen. Däremot torde någon ändring av förordningen om automobilskatt ej vara påkallad i detta sammanhang. Då bidrag till vanföra ägare av motorfordon utgår i efterskott och nu löpande bidragsår inte berörs av den här ifrågavarande ändringen i mopedförordningen, får frågan huruvida denna författningsändring även bör föranleda ändrade bidragsbestämmelser upptagas till prövning i ett senare sammanhang.

Störande motorbuller

Vissa gällande bestämmelser

Föreskrifter till förhindrande av buller och om skydd mot buller finns meddelade inom byggnads-, hälsovårds- och vägtrafiklagstiftningen. Vad speciellt angår buller från motordrivna fordon är i 3 § 1 mom. vägtrafikförordningen stadgat, att bil skall vara försedd med effektiv anordning för att hindra störande ljud från avgaserna (ljuddämpare). Liknande bestämmelser finns meddelade i 4 § 1 mom. vägtrafikförordningen för motorecykel samt i 3 § första stycket mopedförordningen för moped. För det fall att fordon brukas på väg, ehuru det icke överensslämmer med föreskrifterna i nämnda paragrafer, finns straffbestämmelser givna i 65 § 1—3 mom. vägtrafikförordningen och 11 § mopedförordningen. Även bland trafikreglerna i vägtrafikförordningen finns några bestämmelser av intresse ur nu förevarande synpunkter. I 39 § nämnda förordning är föreskrivet, att vägtrafikant skall visa hänsyn mot andra vägtrafikanter och mot den, som bor eller uppehåller sig vid vägen. I 47 § 3 mom. och 50 § 1—3 mom. vägtrafikförordningen regleras användningen av ljudsignaler. Inom tätbebyggt område får ljudsignal givas endast i samband med omkörning och då signal erfordras till förebyggande av fara för person eller egendom. Enligt 58 § vägtrafikförordningen skall förare av motordrivet fordon i görligaste mån behandla motorn så, att den icke åstadkommer störande buller. Gaser från förbränningsmotor får icke givas fritt avlopp.

Slutligen må erinras om att i 11 kap. 11 § strafflagen finns en bestämmelse om straff för oljud och annat förargelseväckande beteende på allmän plats.

Folkhälsoinstitutets undersökningar och förslag

I det betänkande som avgivits av den inom statens institut för folkhälsan tillsatta utredningen har till en början utförligt redogjorts för den terminologi, som vanligen användes vid undersökningar av förevarande art, samt för de metoder, som användes vid mätning av buller. I detta avseende torde få hänvisas till betänkandet.

Inledningsvis har framhållits, att såsom mått på ljudtryck och ljudintensitet vanligen användes enheten decibel (*dB*). Decibelskalan är logaritmisk och närmare bestämt så konstruerad, att en fördubbling av ljudintensiteten motsvarar 3 dB. Växlingar i ljudnivå och ljudintensitet ger emellertid icke samma intryck på det mänskliga örat som vid mätning vid instrument. I betänkandet har uppgivits, att en ökning av ljudstyrkan med 10 dB inom de ljudtrycksnivåer som det i förevarande sammanhang är fråga om kan — schematiskt uttryckt — sägas motsvara en fördubbling av hörstyrkan. — Vid ljudmätningar användes stundom särskilda filter (A- och B-filter) för att få fram resultat, som tar hänsyn till örats känslighet för ljud av olika frekvenser. Allt efter den använda mätningsmetoden uttryckes mätnings-

resultaten i dB (A), dB (B) och dB (C), varvid beteckningen dB (C) nyttjas om mätningen skett utan filter. Utredningen har uttryckt undersökningsfynden i enheten dB (A).

Utredningen har framhållit, att frågan om åtgärder mot trafikbuller tidigare behandlats av en utav samarbetskommittén för hälsovårdsnämnderna i rikets större städer tillsatt särskild trafikbullerkommitté, som avgivit en den 26 februari 1955 dagtecknad promemoria med förslag i ämnet. Förslagen — vilka ingående refererats i utredningens betänkande — gick bl. a. ut på att genom ändringar i 3, 58, 65 och 67 §§ vägtrafikförordningen fastslå en maximal nivå för tillåtligt buller från fordon. Utredningen har också åberopat en av professorn H. E. Ronge i anslutning till kommitténs undersökningar verkställd särskild utredning med vissa förslag i fråga om högsta tillåtna ljudstyrka för motorfordon, enligt vilket förslag den tillåtliga bullernivån borde bestämmas olika för skilda slag av fordon. Vidare har utredningen redogjort för en av samarbetskommittén hos Kungl. Maj:t gjord framställning om närmare utredning av bullerfrågorna ävensom för innehållet i vissa till Kungl. Maj:t avgivna yttranden över nämnda framställning. I betänkandet har härefter refererats vissa av Nordiska akustiska sällskapet i maj 1958 gjorda principiella rekommendationer med avseende på sättet för anordnande av trafikbullerkontroll samt ett av International Organization for Standardization utarbetat utkast till internationella ljudmätningmetoder beträffande fordon. Också i dessa delar torde få hänvisas till betänkandet.

Utredningen har bl. a. latit verkställa prov med försökspersoner för att få fram mått på besvärreaktionerna för motorfordonsbuller. Proven har verkställts sålunda, att försökspersonerna fått göra jämförelser mellan ljuden från två olika fordon dels vid konstant ljudnivå och dels vid varierande ljudnivåer. Resultatet av proven kan i korthet beskrivas så, att ljudet av moped ansåg mest besvärande och att därefter i ordning efter varandra följde fordonstyperna motocykel, lastbil och personbil.

Sammanfattningsvis har utredningen uttalat, att den mänskliga organismen på flera sätt kan påverkas oförmånligt genom ljud. Ljud kan sålunda dels åstadkomma skador på hörselorganen med övergående eller bestående hörselnedsättning såsom följd, dels påverka andra kroppsliga funktioner, såsom blodtryck, pulsfrekvens, magsaftavsöndring, magsäckens kontraktioner, ämnesomsättning m. m., dels ock framkalla en mera allmän störverkan och på så sätt bl. a. försvåra arbete, samtal, vila och sömn.

Medicinskt konstaterbara kroppsliga funktionsändringar är — enligt vad utredningen framhållit — vanliga särskilt vid kraftiga, oväntade ljud, men verkan minskar i allmänhet i styrka eller försvinner helt, när försökspersonerna hunnit vänja sig vid ljudet. Det är icke uteslutet, att ljudexposition under längre tid kan ge upphov till bestående förändringar av sjukdomskaraktär. Några fullt klarläggande undersökningar i detta hänseende torde enligt utredningen icke ha företagits.

Ljudets störverkan sammanhänger enligt utredningen med dels ljudets fysikaliska egenskaper jämte andra yttre omständigheter, dels ock personliga faktorer. Verkställda undersökningar ger — säger utredningen— tämligen entydigt vid handen, att vägtrafikbullret i stor utsträckning uppfattas såsom störande, men de vid olika undersökningar redovisade siffermässiga resultaten — t. ex. beträffande procenttalet störda personer — visar mindre god överensstämmelse.

På initiativ av utredningen har bullermätningar företagits på vissa platser i Stockholm. Enligt vad som angives i betänkandet har dessa mätningar bl. a. visat att vid lågtrafik — med 4—5 fordon passerande under loppet av 15 minuter — ljudtrycksnivån mätt på 7 meters avstånd från fordonen under ca 90 % av tiden ligger mellan 45 och 65 dB. Under medel- och högtrafik — med 133—278 fordon under 15 minuter — befinner sig ljudet nära nog hela tiden inom nivåerna 70—90 dB med enstaka högre toppar. Undersökningar beträffande tre vanliga typer av signalhorn har visat, att den totala ljudtrycksnivån uppgår till 103—107 dB.

Utredningens egen uppfattning är, att man visserligen såsom ett högsta gränsområde för ljudnivå, vilket icke bör få överskridas, kan med viss grad av säkerhet ange nivåerna 90—100 dB, men att det under denna riskzon ligger ett stort område, där riskbedömningen är vanskelig.

Förhållandet mellan olika fordonstyper ur störsynpunkt har av utredningen bedömts på grundval av den företagna undersökningen rörande besvärreaktioner. Vid undersökningen erhöll man en genomsnittlig skillnad på ca 6 dB (A) mellan ekvivalenta störningsnivåer för personbil och moped, vilket enligt utredningen betyder, att ljudnivån för moped bör vara 6 dB (A) lägre än ljudnivån för personbil för att mopedljudet icke skall uppfattas såsom mera störande än personbilsljudet. För lastbil och motorcykel har utredningen beräknat att ljudnivån bör vara 2 resp. 4 dB (A) lägre än för personbil för att störverkan skall bli densamma. Under antagande att ljudet från en personbil normalt icke verkar störande har utredningen ansett sig i princip böra förorda, att för personbilar tillåtes en ljudnivå på 71 dB (A), motsvarande medelvärdet för de konstaterade ljudnivåerna för personbilar. För mopeder har förordats ett 6 dB lägre värde eller alltså 65 dB (A). Lastbilar och motorcyklar bör enligt utredningen ha en ljudnivå, som är 2 resp. 4 dB lägre än för personbilar, och för dessa fordon har utredningen i enlighet härmed förordat maximivärdena 69 resp. 67 dB (A). Buss har av utredningen jämförts med lastbil och skoter med motorcykel.

Utredningen har framhållit, att förslaget innebär en betydande sänkning av ljudnivån för motorcyklar, bussar, skotrar och lastbilar. I förhållande till medelvärdena av de uppmätta ljudstyrkorna skulle sänkningen utgöra 21, 11, 10 resp. 9 dB (A). För mopederna skulle däremot maximivärdet en-

ligt förslaget sammanfalla med det för dessa fordon uppmätta medelvärdet. Man kan enligt utredningens uppfattning icke i en första omgång, utom beträffande personbilar och mopeder fastställa så låga ljudnivåvärden. Från praktiska utgångspunkter har utredningen därför ansett sig böra föreslå att gränserna bestämmas för moped till 65, för personbil till 71 samt för motorcykel, lastbil och buss till 75 dB (A). Åtgärderna bör i första hand avse endast fordon, som nytillverkas. Vidare bör t. v. vid mätningen tillåtas en tolerans av 3 dB (A).

Med avseende å det redan förefintliga motorfordonsbeståndet har utredningen föreslagit att väg- och vattenbyggnadsstyrelsen skall — med stöd av styrelsens befogenhet jämlikt vägtrafikkförordningen och vägtrafikkungörelsen — för olika fall pröva i vad mån en ljudnivåbegränsning kan föreskrivas. Härvid bör också övervägas, i vad mån traktorer och arbetsmaskiner bör ingå i regleringen.

För att möjliggöra jämförelse mellan de föreslagna reglerna och motsvarande bestämmelser i andra länder har utredningen lämnat följande upplysningar:

I Tyskland, där man sedan länge haft bestämmelser på området, tillämpas — med omvandling till approximativa värden i dB (A) — följande maximigränser för körbuller från fordon av följande kategorier, nämligen för mopeder 71, personbilar 72, lätta motorcyklar 78, tunga lastbilar 79 och bussar 81 dB (A). Siffran för mopeder är betydligt högre och siffran för motorcyklar betydligt lägre än de genomsnittsvärden, som framkom vid institutets testningar av nya fordon av dessa slag, som användes i Sverige. I övrigt ligger de föreskrivna maximigränserna ganska nära de svenska testresultaten. I de nordiska länderna föreskrives bl. a. följande högsta värden, nämligen för mopeder 67 (Danmark) och 71 (Finland, Norge), för personbilar 75 (Finland), för motorcyklar 80 (Finland) och 83 (Norge), för lastbilar 82 (Finland) samt för bussar 84 (Finland). Mätmetodiken är i stort sett lika i de olika länderna; samma mätavstånd, 7 meter, tillämpas i samtliga fall.

Utredningen har också framlagt förslag beträffande ljudkontroll av fordon och till detaljföreskrifter om förfarandet vid ljudmätning.

Vad beträffar utformningen i förfallningstekniskt hänseende av de skisserade nya bestämmelserna har utredningen som sin mening uttalat, att i vägtrafikkförordningen och mopedförordningen endast bör inflyta en del grundläggande regler och att detaljerna bör ta form av tillämpningsföreskrifter utfärdade av Kungl. Maj:t eller väg- och vattenbyggnadsstyrelsen. I 3 § 1 mom. och 4 § 1 mom. vägtrafikkförordningen bör enligt utredningen vidtagas sådana ändringar, att bestämmelserna om att bil och motorcykel skall vara försedda icke blott, såsom nu, med ljuddämpare för att hindra störande ljud från avgaser, utan även med anordningar till förhindrande av andra störande ljud från fordonen. I konsekvens därmed har också förordats viss ändring av 27 § 6 mom. vägtrafikkförordningen. — I 58 § vägtrafikkförordningen har föreslagits en ändring, varigenom det ålägges förare av motor-

fordon att undvika ej blott störande motorbuller utan över huvud allt störande buller. — Slutligen har föreslagits, att till 58 § vägtrafikförordningen skall fogas en ny bestämmelse, som innebär att förare av motordrivet fordon inom tätbebyggt område och i närheten av bostadsbebyggelse skall mellan klockan 19.00 och 06.00 iakttaga särskild försiktighet vid fordonets igångsättning och vid hastighetsökning, undvika alla åtgärder som kan framkalla störande buller samt anpassa hastighet, färdväg och färdväg så att de boende icke onödigt störes. Förbud har vidare föreslagits mot onödig upprepad körning t. ex. uppför och nedför gator eller runt kvarter.

I konsekvens med det anförda har en del ändringar föreslagits jämväl i mopedförordningen.

För genomförande av de föreslagna åtgärderna erfordras enligt utredningens bedömning ytterligare personal tillföres väg- och vattenbyggnadsstyrelsen samt statens bilinspektion. Vid styrelsen bör vara anställd en befattningshavare med särskild utbildning för att leda och handhålla verksamheten. Denne bör vara placerad lägst i 23 lönegraden. För ljudnivåmätning vid typbesiktningar erfordras ytterligare en heltidstjänst vid envar av bilinspektionens stationer i Stockholm, Göteborg och Malmö. Utredningen har icke framfört särskilt yrkande i fråga om personalen vid bilinspektionens övriga stationer men har framhållit, att ljudkontroll bör kunna utföras på var och en av de 35 stationerna. — Härutöver erfordras enligt utredningen utbildningsverksamhet för besiktningsmannapersonal och polispersonal, lämpligen i form av kursverksamhet med ett fyrtiotal deltagare årligen.

Erforderlig apparatur har kostnadsberäknats till 357 000 kronor.

Remissyttrandena

Remissyttrandena ger uttryck för mycket delade meningar om förslagen. Visserligen har förslagen i huvudsak tillstyrkts i många av yttrandena, men i åtskilliga fall har remissorganen därvid förordat jämkningar av förslagen på vissa punkter. I ett icke ringa antal yttranden har förslagen bestämt avstyrkts.

Vad först angår frågan om fastställande av en högsta tillåten bullernivå för olika slag av fordon har utredningens förslag i huvudsak tillstyrkts av *hovrätten för Västra Sverige, riksåklagarämbetet, statspolisintendenten, medicinalstyrelsen, överståthållarämbetet, länsstyrelserna i Malmöhus, Göteborgs och Bohus, Örebro och Gävleborgs län, Föreningen Sveriges polismästare, Föreningen Sveriges stadsfiskaler och Sveriges läkarförbund.*

Bland dem, som ställt sig kritiska till utredningens förslag i förevarande del, må särskilt nämnas *Sveriges automobilindustrieförening*. Föreningen har i egen regi verkställt lämpligen omfattande försök med mätning av fordonsbuller samt har därvid noterat väsentligt andra resultat än dem, som redovisats av utredningen. Vidare har föreningen vänt sig mot att utredningen icke undersökt de tekniska möjligheterna att åstadkomma en minsk-

ning av ljudnivån hos fordonen och ej heller tagit ställning till konsekvenserna av alltför drastiska bestämmelser på området. Föreningen finner även utredningens beräkningar bristfälliga bl. a. till följd av att utredningen icke begagnat samma metod vid sina bullermätningar som den man rekommenderat till praktiskt bruk. Vidare är enligt föreningens mening de av utredningen gjorda omräkningarna av utländska normer till dB (A)-värden missvisande. Ej heller har man, enligt föreningen, vid de av utredningen utförda experimenten tagit hänsyn till att bilar med högre motoreffekt avger mera buller än bilar med lägre effekt. Vid de av föreningen gjorda experimenten har man bl. a. successivt eliminerat olika ljudkällor i fordonen och uppmätt skillnaden i bullernivå. Det har visat sig, att en fullständig dämpning av insugnings- och avgasljud icke sänker ljudnivån för en personbil med mera än 2 dB (A). Försök med lastbilar har bl. a. visat, att en ljudnivå på upp till 74 dB (A) — d. v. s. endast 1 dB under det av utredningen föreslagna gränsvärdet 75 dB — uppmäts redan då fordonet rullats förbi mätplatsen med stillastående motor.

Såsom realistiska värden, möjliga att uppnå inom två år, har automobilindustriföreningen angivit 76 dB när det gäller personbilar samt 76—84 dB — olika för skilda fordonsklasser — när det gäller lastbilar och bussar.

KAK, M, MHF, Motorbranschens riksförbund, Svenska lasttrafikbilägareförbundet och Svenska omnibusägareförbundet har samtliga anslutit sig till det nu refererade yttrandet från automobilindustriföreningen med tillägg bl. a. att det tar ca 5 år att utveckla en ny fordonstyp. Samma mening har uttalats bl. a. i yttrandena från *Svenska lokaltrafikföreningen* och *Svenska transportarbetareförbundet*.

Sveriges motorcykel- och mopedimportörers förbund har uttalat kritik mot att utredningen icke differentierat bullernivån för olika slag av motorcyklar. Bl. a. har förbundet framhållit, att en fullt tillfredsställande ljuddämpning är svår att åstadkomma för lätta motorcyklar beroende på att erforderliga anordningar icke rymmes inom den för dessa fordon fastställda viktgränsen. — *Svenska cykelfabrikant- & grossistföreningen* har föranstaltat om egna mätningar av bullernivån samt har därvid bl. a. funnit att ljudnivån för en moped med kortsluten motor endast ligger någon dB under det värde som erhålles, om motorn drives med fullgas. En ytterligare sänkning av ljudnivån under den som redan uppnåtts är därför ytterst svår att åstadkomma. Den sänkning med 13—14 dB, som föreslagits för lätta motorcyklar, torde vara alldeles orealistisk. Rimliga värden är enligt föreningen 71 dB för moped och 84 dB för lätt motorcykel.

Även *generalpoststyrelsen* och *järnvägsstyrelsen* har som sin mening uttalat, att de föreslagna värdena för högsta tillåtna ljudnivån är för låga, särskilt för lastbilar och bussar. *Telestyrelsen* har också manat till försiktighet, när det gäller att fastställa värden för tillåten bullernivå. *Automobilbesiktningsmännens förening* har uttalat tvekan, om det är möjligt att fastställa så låga värden, som förslaget innebär.

I många yttranden har betonats önskvärdheten av att samband sökes med andra europeiska länder i fråga om fastställande av högsta tillåtna bullernivå samt av att de mått, som fastslås, överensstämmer med vad som gäller i andra länder. Detta har med särskild skärpa framhållits i yttrandena från *hovrätten över Skåne och Blekinge* samt *Svenska transportarbetareförbundet*. Uttalanden i samma riktning har gjorts av *generalpoststyrelsen*, *järnvägsstyrelsen*, *Sveriges automobilindustrieförening*, *KAK*, *M*, *MHF*, *Motorbranschens riksförbund*, *Svenska lasttrafikbilägareförbundet*, *Svenska omnibusägareförbundet*, *Svenska lokaltrafikföreningen* samt *Sveriges motorcykel- och mopeditimportörers förbund*.

Beträffande frågan om kontroll av bullernivån har från flera håll ifrågasatts möjligheten och lämpligheten av att företaga sådan kontroll annorledes än i samband med typbesiktning och registreringsbesiktning. Framför allt har ifrågasatts, om enskild polisman bör ha befogenhet att beordra fordonsförare till särskilt anordnad mätplats för kontroll av bullernivån. Tvekan på denna punkt har uttalats i bl. a. yttrandena från *hovrätten för Västra Sverige*, *riksåklagarämbetet*, *statsåklagarna i Stockholm* och *Göteborg*, *poliskamrarna i Malmö* och *Örebro*, *Föreningen Sveriges polismästare* och *Föreningen Sveriges stadsfiskaler*.

Poliskammaren i Göteborg har framhållit behovet av ett särskilt förenklat mätinstrument för polisen.

Automobilbesiktningsmännens förening har betonat de svårigheter som möter när det gäller att anskaffa lämpliga mätplatser på samtliga de orter, där registreringsbesiktningar och kontrollbesiktningar förekommer.

Vad angår utredningens förslag till författningsändringar och då först förslagen till ändringar i 3 och 4 §§ vägtrafikförordningen samt 10 och 11 §§ mopedförordningen, har *hovrätten över Skåne och Blekinge* anmärkt att bestämmelserna — som ju icke innefattar föreskrifter om någon särskild utrustningsdetalj — ej bör sammanföras med nuvarande föreskrifter om ljuddämpare. I mopedförordningen bör, om förslagen skall genomföras, infogas ett bemyndigande för Kungl. Maj:t eller den myndighet Kungl. Maj:t förordnar att utfärda närmare bestämmelser om fordonsutrustning m. m. Den föreslagna ändringen i 11 § mopedkungörelsen är enligt *hovrättens* och *riksåklagarämbetets* mening överflödig.

Utredningens förslag till skärpning av bestämmelsen i 58 § första stycket vägtrafikförordningen har i allmänhet tillstyrkts eller lämnats utan erinran. Dock har *hovrätten över Skåne och Blekinge* avstyrkt förslaget jämväl i denna del med förmälan, att regeln enligt sakens natur icke kan vara något annat än ett allmänt hållet råd och att det icke är möjligt att ge stadgandet mera absolut karaktär, så länge det icke kan fastställas vad som menas med störande buller. — *Statsåklagaren i Malmö* har yrkat på skärpning av strafflatituden.

Det av utredningen föreslagna tillägget till 54 § vägtrafikförordningen

rörande särskild aktsamhet vid handhavande av motorfordon mellan klockan 19.00 och 06.00 har livligt tillstyrkts i bl. a. yttrandena från *polis-kammaren i Lund*, *Föreningen Sveriges stadsfiskaler* och *Sveriges läkarförbund*. *Hovrätten för Västra Sverige* har ansett, att okynnesäkning bör förbjudas under hela dygnet och alltså ej endast mellan de av utredningen angivna klockslagen. *Hovrätten över Skåne och Blekinge* har också funnit, att tidsgränserna är orealistiska och bör borttagas. Det torde enligt hovrättens mening också vara svårt att fastställa, vad som menas med det i förslaget nyttjade uttrycket »onödig upprepad körning». *Riksåklagarämbetet* har också ifrågasatt lämpligheten av att införa en särskild regel för kvällar och nätter samt har som sin mening uttalat, att den allmänna bestämmelsen i 58 § första stycket vägtrafikförordningen efter föreslagen skärpning är tillräcklig. En liknande uppfattning har uttalats av *Svenska transportarbetareförbundet*. Enligt *länsstyrelsen i Malmöhus län* är tidsgränsen i förslaget för vid, och bestämmelsen bör begränsas att avse vad man brukar kalla »dygnets tysta timmar». Länsstyrelsen har f. ö. ansett att ändamålet med förslaget bättre tillgodoses om möjlighet beredes att utfärda lokala trafikföreskrifter angående trafikbuller. *KAK, M, MHF, Motorbranschens riksförbund, Svenska lasttrafikbilägareförbundet* och *Svenska omnibusägareförbundet* har ifrågasatt, om icke även förevarande spörsmål hör till dem, som bör lösas genom samgående mellan de nordiska länderna.

Med avseende å utredningens förslag i organisatoriskt hänseende har från flera håll, bl. a. av sist omförmälda sex sammanslutningar, uttalats den uppfattningen, att kontroll av ljudnivån i den omfattning utredningen föreslagit fordrar en alltför stor och kostsam apparat för att kunna förverkligas.

Departementschefen

Frågan om åtgärder mot fordonsbuller tilldrar sig av många skäl stort intresse icke endast bland dem, vilka yrkesmässigt eller i egenskap av kommunala förtroendemän har att ta befattning med allmänhygieniska, planläggningstekniska eller fordonstekniska frågor, utan även hos den stora allmänhet, som eljest på ett eller annat sätt beröres av denna negativa sida hos bilismen.

Genom den verkställda utredningen synes trafikbullrets verkningar ur fysiologisk synpunkt ha blivit kartlagda så långt det under nuvarande förhållanden är möjligt. Grundval har härigenom lagts för säkrare bedömande i framtiden av trafikbullrets betydelse ur allmänhygienisk synpunkt. Visserligen har det icke visat sig möjligt att exakt bestämma det mått, in till vilket buller kan och måste tolereras inom lätt bebyggda och lätt trafikerade orter. För praktiskt ändamål torde det emellertid i regel vara tillräckligt att ha approximativa mått på den bullernivå, som icke kan över-skridas utan att påtaglig risk för hörselskador och andra skadeverkningar

inträder, och den nivå, under vilken man i allmänhet ej behöver räkna med några verkningar av denna art. Mot utredningens ställningstaganden i dessa hänseenden har icke någon gensaga rests i remissyttrandena, och jag saknar anledning att ifrågasätta hållbarheten av de resultat, till vilka utredningen kommit.

De åtgärder, som vidtagits och kan tänkas framdeles bli vidtagna till skydd mot motorbullret, består dels i att undanröja bullerkällor och dels i att man vid planläggning och utförande av vägar och bebyggelse strävar efter att lägga betryggande avstånd mellan bullerkällorna och bullerkänslig bebyggelse samt att ge de särskilda byggnaderna ett sådant utförande, att bullret såvitt möjligt elimineras.

Vad angår de spörsmål, som utgör undersökningens egentliga föremål, nämligen möjligheterna att nedbringa fordonsbullret genom förbättring av fordonen och skärpningar av bestämmelserna om sättet för deras handhavande, har undersökningen visat, att en bullernivå, som överstiger 90—100 dB (A), helst icke bör förekomma inom tätbebyggda orter eller eljest i omedelbar närhet av bostadsbebyggelse och därmed jämförlig bebyggelse. Det är emellertid mycket svårt att undvika, att bullernivån på tättrafikerade leder vid vissa tillfällen kan komma att överstiga det angivna måttet. I varje fall lär detta icke kunna ske enbart genom åtgärder med fordonen.

En sänkning av bullernivån för de särskilda fordonen måste emellertid i det långa loppet också föra med sig en minskning av den totala bullernivån. Det är därför närmast självklart att man vid utformande av bestämmelser om fordonskonstruktion och fordonsutrustning icke bör en gång för alla fastslå någon viss given nivå såsom önskvärd utan bör sträva till att över huvud undvika allt onödigt buller.

En sak, som bör särskilt framhållas, är att man icke kan lösa trafikbullerproblemet enbart genom att redovisa de önskemål i fråga om bullernivån, som man av allmänhygieniska och andra skäl kan vilja ställa upp. Hänsyn måste också tagas till möjligheterna att förverkliga önskemålen. I fråga om vissa arter av buller, t. ex. sådant buller som emanerar från motorernas avgasrör, har man i praktiken redan nu kommit ganska långt, och möjligheterna till ytterligare förbättringar är därför begränsade. Sådant buller, som fordonen åstadkommer genom friktion mot vägbanan och luften, torde det vara mycket svårt att komma till rätta med. I allt fall fordras ett tidskrävande och kostsamt forsknings- och utvecklingsarbete. Och även i fall då det på teknikens nuvarande ståndpunkt är möjligt att få fram anordningar, som effektivt upphäver eller dämpar en viss bullerkälla på fordonen, måste hänsyn givetvis tagas till kostnadsfrågan. En närmare granskning av utredningsmaterialet ger vid handen, att man för att nedbringa bullret från ett fordon med blott ett fåtal dB i regel måste avlägsna större delen av de många olika bullerkällor, från vilka fordonsbullret härrör. Eftersom det icke är rimligt att lägga ned mera avsevärda kostna-

der på andra åtgärder än sådana, som kan antagas få en påtaglig effekt, måste man i praktiken träffa ett val — bestämt bl. a. av ekonomiska hänsyn— mellan ett stort antal länkbara åtgärder. Den kostnadsram, som man härvid har till förfogande, är av naturliga skäl ganska begränsad. Det är också möjligt, att man i en del fall måste ge prioritet vid gränsnyttbedömningen åt andra åtgärder än sådana, som har till ändamål att minska fordonsbullret, t. ex. åtgärder av stor omedelbar betydelse ur trafikekonomisk synpunkt eller med hänsyn till trafiksäkerheten.

Vid den nu verkställda utredningen har de fordonstekniska och ekonomiska frågeställningarna praktiskt taget helt lämnats å sido. Utredningen ger sålunda icke något svar på frågan, vilka särskilda åtgärder som skall vidtagas för att minska fordonsbullret, och det är till följd därav ej möjligt att på grundval av betänkandet med säkerhet bedöma förutsättningarna i tekniskt och ekonomiskt hänseende för att i praktiken genomföra den av utredningen föreslagna reformen. De normer för tillåtet buller som utredningen föreslagit underskrider högst väsentligt vad som tillämpas i en del andra länder, där man dock bygger på en längre tids erfarenhet av lagstiftning på förevarande område. Dessa omständigheter i förening med de starkt kritiska uttalandena från åtskilliga remissinstanser ger anledning till berättigat tvivel på lämpligheten av att lägga utredningens förslag, i dess föreliggande skick, till grund för lagstiftningsåtgärder.

Vad jag nu anfört innebär dock icke att jag anser att förslagen bör få förfalla. Tvärtom finner jag det angeläget att normer snarast möjligt fastställas för vad som på teknikens nuvarande ståndpunkt bör anses utgöra en acceptabel bullernivå för olika slag av motorfordon. Man synes därvid kunna bygga på de erfarenheter, som man i andra länder erhållit vid tillämpningen av där gällande bestämmelser om fordonsbuller, och till en början fastställa den maximalt tillåtna bullernivån i nära överensstämmelse med vad som kan anses internationellt vedertaget. Detta innebär visserligen att man avstår från att söka i ett sammanhang nå det av utredningen antagna, i och för sig eftersträvansvärda målet. Det är emellertid troligt att man, allt eftersom fordonstekniken går framåt, kan efter hand skärpa kraven och på längre sikt nå ett bättre resultat än genom en plötsligt genomförd och otillräckligt övervägd aktion.

Över huvud är det i frågor av här avsedd art — med hänsyn bl. a. till bilindustriens internationella karaktär — av stor vikt att försöka få till stånd en samordning av de åtgärder, som vidtages i skilda länder. Överläggningar härom har redan upptagits inom ramen för ECE i Genève. Det är mycket lättare att genomföra erforderliga åtgärder, om de vidtages samtidigt i flera länder. Det är också ägnat att förbilliga fordonsproduktionen, om de krav, som i olika länder uppställs på fordonen, är någorlunda likartade. Lämpligt synes vara, att frågan, vilka normer som bör gälla för begränsning av fordonsbullret, får bli föremål för överläggningar även inom

Nordiska vägtrafikkommittén i syfte att i första hand uppnå enighet mellan de nordiska länderna. Allra bäst vore givetvis, därest inom en vidare krets av stater enighet kunde nås om ett gemensamt handlingsprogram. Eftersom frågan får betecknas som brådskande, anser jag dock icke lämpligt att riskera den tidsutdräkt, som en handläggning inom en dylik vidare krets kunde väntas medföra.

I avbidan på ett ståndpunktstagande på det internordiska planet till frågan om normer för tillåtet motorbuller bör även spørsmålet om de ytterligare anordningar utöver ljuddämpare, med vilka fordon bör vara utrustade för att minska fordonsbullret, få anstå. Detsamma gäller de förslag i organisatoriskt hänseende, som utredningen framlagt.

Däremot synes hinder icke möta att redan nu pröva de framlagda förslagen till skärpning av bestämmelserna i vägtrafikförordningen och mopedförordningen om förbud för motorförare att åstadkomma störande buller.

Jag anser mig kunna biträda förslaget om att jämka bestämmelserna i 58 § första stycket vägtrafikförordningen och 10 § mopedförordningen därhän, att förare av motordrivet fordon blir pliktig att behandla fordonet — och alltså ej, såsom nu, endast motorn — på sådant sätt att allt onödigt buller undviks. Måhända kan det göras gällande att liknande bestämmelser är motiverade även i fråga om andra fordon än motordrivna sådana. Den föreslagna bestämmelsen riktar sig emellertid främst emot missbruk av anordningar, som är karakteristiska för motordrivna fordon, såsom växlings-, bromsnings- och lastningsanordningar m. m., och skulle knappast få någon nämnvärd praktisk betydelse i fråga om andra fordonstyper. Jag anser mig därför kunna tillstyrka att bestämmelsernas räckvidd begränsas på sätt framgår av det nu anförda. — Enligt ordalydelsen skulle utredningens förslag komma att innebära ett absolut förbud för förare av motordrivet fordon att åstadkomma något som helst buller av beskaffenhet att kunna betecknas såsom störande. Tolkade på detta sätt skulle bestämmelserna emellertid uppenbarligen skjuta över målet. Jag förordar därför en jämkning av förslagets ordalydelse, så att det tydligt framgår, att bestämmelserna endast innebär förbud mot *onödigt* buller.

Liksom utredningen anser jag lämpligt att de nu föreslagna bestämmelserna kompletteras med föreskrifter om de särskilda skyldigheter, som bör åligga förare vid färd inom område med bostadsbebyggelse under den tysta delen av dygnet. Utredningens förslag på denna punkt synes mig dock gå något för långt. Det är enligt min uppfattning icke praktiskt genomförbart och knappast heller önskvärt att utsträcka de här avsedda restriktionerna för motortrafiken att gälla hela tidsrymden mellan klockan 19.00 och klockan 06.00. Lämpligare synes vara att den tid av dygnet, då bestämmelserna skall äga tillämpning, anges med ordet »nattetid». Genom att nyttja detta mera smidiga uttryckssätt är det möjligt att i någon mån anpassa tillämpningen av bestämmelsen efter förhållandena i skilda orter. Uttrycket torde få anses

omfatta tiden mellan klockan 24.00 och klockan 06.00 samt därutöver de ytterligare timmar på dygnet, då man kan räkna med att huvudparten av ortens befolkning brukar sova. — I övrigt synes bestämmelserna böra gå ut på att motorförare under nyss angiven tid skall vid färd inom område med bostadsbebyggelse anpassa sin färdväg, sin hastighet och sitt färsätt i övrigt så, att de som bor eller vistas inom området icke onödigtvis störes.

Den av utredningen föreslagna ytterligare bestämmelsen om att motorförare skall iakttaga särskild försiktighet vid igångsättning och hastighetsökning samt undvika andra åtgärder som kan framkalla störande buller torde knappast få någon självständig betydelse vid sidan av det tidigare föreslagna generella förbudet mot onödigt buller. Likaledes torde ändamålet med det av utredningen föreslagna förbudet mot onödig upprepad körning t. ex. uppför eller nedför gator eller runt kvarter i allt väsentligt vara tillgodosett genom den nyss omförmälda bestämmelsen om vad det i allmänhet åligger motorförare att iakttaga vid färd nattetid inom område med bostadsbebyggelse. De här åsyftade bestämmelserna bör således av redaktionella skäl icke belasta författningarna.

I enlighet med vad som anförts i det föregående har upprättats förslag till

1) *förordning om ändring i vägtrafikförordningen den 28 september 1951 (nr 648);*

2) *förordning angående ändring av 1 och 10 §§ förordningen den 5 maj 1951 (nr 648);*

3) *förordning om ändrad lydelse av 1 § förordningen den 23 november 1956 (nr 545) angående omsättningskatt å motorfordon i vissa fall.*

Förslagen är av den lydelse, som framgår av bilaga till detta protokoll.

Föredraganden hemställer

att Kungl. Maj:t måtte genom proposition

dels anhålla om riksdagens yttrande över de under 1) och

2) nämnda förslagen;

dels ock föreslå riksdagen att antaga det under 3) nämnda förslaget.

Med bifall till vad föredraganden sålunda med instämmande av statsrådets övriga ledamöter hemställt förordnar Hans Maj:t Konungen att till riksdagen skall avlåtas proposition av den lydelse bilaga till detta protokoll utvisar.

Ur protokollet:

Curt Ohrner