

Nr 67

Av herr Rimås, om försök med särskilda trafikövervakningsperioder.

(Lika lydande med motion nr 52 i Första kammaren)

Åtgärder för att öka trafiksäkerheten i landet är synnerligen angelägna. Trafikbelastningen på vägarna är stor och ökar år från år. Många av vägarna befinner sig allttjämt i dåligt skick. Härtill kommer att riksdagen i fjol beslöt genomföra en trafikreform i landet under år 1967. Det är bl. a. härför ett starkt önskemål att alla möjligheter nu prövas för att öka trafiksäkerheten på vägarna.

Upprustning av vägnätet måste ske genom ökat vägbyggande och förbättrat vägunderhåll. Vid sidan av dessa kostnadskrävande reformer bör emellertid andra åtgärder prövas, bl. a. sådana som medför skärpt vaksamhet i trafiken.

Åtgärder av sistnämnda slag har redan i viss utsträckning prövats. Vi syftar på de försök med fartbegränsningsperioder som har gjorts under senare år. Delvis har utfallet av dessa försök redovisats i betänkandet SOU 1963: 59, som nyligen framlagts av 1961 års trafiksäkerhetskommitté. Kommitténs undersökningar avser dels maj—september 1961, då tre fartbegränsningsperioder inföll, dels mars—september 1962 med fyra sådana perioder. Under utredningen har två olika maximihastigheter prövats, nämligen 90 och 100 km i timmen.

Trafiksäkerhetskommittén anser sig kunna konstatera, att olycksfrekvensen under de båda observationsperioderna varit lägre under tid då fartbegränsning rått än vid fri fart. Minskningen har dessutom varit mer markerad i fråga om olyckor av svårare typ än för de övriga. Omkörningsolyckorna hör till dem, där minskningen gjort sig mest märkbar.

Kommittén framhåller emellertid samtidigt, att det av undersökningen inte är möjligt att dra några bestämda slutsatser beträffande vad som har bidragit mest till minskningen i olycksfrekvensen under fartbegränsningsperioderna. Att fartbegränsningen som sådan har bidragit härtill torde vara styrkt, anser kommittén. Men även andra faktorer torde ha inverkat, såsom den ökade trafikövervakningen och den intensifierade trafikpropagandan i samband med fartbegränsningen.

Många skäl tyder på att *en ökad trafikövervakning* och inte minst vetenskapen härom medför en betydligt skärpt vaksamhet på vägarna. Det är

inte osannolikt att den intensifierade trafikövervakningen betytt mest för att hålla olycksfrekvensen nere under fartbegränsningsperioderna. Här om vet vi emellertid relativt litet. För att nå ökad kunskap om användningen av ökad trafikövervakning i trafiksäkerhetens intresse, vore det önskvärt att särskilda trafikövervakningsperioder med exceptionellt stora övervakningsinsatser infördes på försök. För att möjliggöra att verkan av trafikövervakningen studeras isolerat, bör en sådan försöksverksamhet inte kombineras med fartbegränsning utan genomföras under fri fart. Övervakningsperioderna bör föregås och följas upp av samma myckenhet trafikpropaganda som under fartbegränsningsperioderna.

Vi föreslår att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t hemställer om en försöksverksamhet av ovan antytt slag. För verksamheten bör ett anslag om 100 000 kronor anvisas under sjätte huvudtiteln. Dessutom bör riksdagen begära, att 1961 års trafiksäkerhetskommitté får i uppdrag att verkställa utredning om resultatet av försöksverksamheten och därmed sammanhängande spörsmål.

Under hänvisning till den ovan anförda motiveringen hemställer vi, att riksdagen måtte

1. till en ny anslagspost, förslagsvis benämnd *Försök med skärpt trafikövervakning*, under sjätte huvudtiteln för budgetåret 1964/65 anvisa ett förslagsanslag av 100 000 kronor för att möjliggöra försök under särskilda perioder, föregångna och uppföljda av intensiv trafikpropaganda, under vilka trafikövervakningen skärpes, så att trafikövervakningens betydelse för trafiksäkerheten blir bättre kartlagd, samt

2. i skrivelse till Kungl. Maj:t hemställa att 1961 års trafiksäkerhetskommitté får i uppdrag att verkställa utredning om utfallet av den begärda försöksverksamheten och därmed sammanhängande spörsmål.

Stockholm den 16 januari 1964

Sigvard Rimås