

Nr 56

Utlåtande i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående trafikstopp och trafikförbud i samband med övergången till högertrafik m. m. jämte i ämnet väckta motioner.

Genom en den 14 oktober 1966 dagtecknad proposition, nr 133, vilken hänvisats till lagutskott och behandlats av tredje lagutskottet, har Kungl. Maj:t under åberopande av propositionen bilagt utdrag av statsrådsprotokollet över kommunikationsärenden velat inhämta riksdagens yttrande i fråga om befogenhet för Kungl. Maj:t att besluta rörande dels trafikstopp och trafikförbud i samband med övergången till högertrafik, dels de hastighetsbegränsningar som är påkallade av övergången.

I samband med propositionen har utskottet behandlat de i anledning av densamma väckta likalydande motionerna I: 769 av herrar *Skårman* och *Tistad* och II: 941 av herr *Westberg*.

Propositionen

I propositionen redovisas förslag av högertrafikkommissionen till särskilda åtgärder med avseende på trafiken i samband med övergången till högertrafik. Därjämte inhämtas riksdagens yttrande i fråga om befogenhet för Kungl. Maj:t att besluta rörande dels trafikstopp och trafikförbud i samband med övergången, dels de hastighetsbegränsningar som är påkallade av övergången.

Chefen för kommunikationsdepartementet, statsrådet Palme, anför bl. a. följande.

Riksdagen beslöt år 1963 för sin del om övergång till högertrafik och bemyndigade samtidigt Kungl. Maj:t att bestämma tidpunkten för övergången (prop. 58, L³U 23, rskr 210).

Kungl. Maj:t har den 18 december 1964 bestämt att övergången till högertrafik skall ske söndagen den 3 september 1967. Klockslaget för övergången har ännu ej bestämts. Vidare måste föreskrifter meddelas om de särskilda åtgärder med avseende på trafiken i samband med övergången som krävs för att trafikomläggningen skall kunna genomföras och trafiksäkerheten tillgodoses.

Statens högertrafikkommission har i skrivelse den 6 juli 1966 lämnat för-

slag till åtgärder i nyss angivna hänseenden. Kommissionen föreslår att övergången skall ske kl. 5 på morgonen den 3 september, att stopp i princip skall råda för fordonstrafiken under 10 minuter närmast före övergången, att inskränkningar skall ske i trafiken under timmarna kring övergången samt att vissa hastighetsbegränsningar skall genomföras under tiden närmast efter övergången.

Det föreslagna klockslaget för övergången har kommissionen valt med beaktande av att dagsljus bör råda och transportbehovet vara ringa så att nödvändiga trafikinskränkningar kommer att vålla minsta olägenheter.

Ett stopp i fordonstrafiken under 10 minuter före övergången har kommissionen funnit nödvändigt, dels på grund av de risker som följer av att alla klockor inte visar exakt tid eller avläses rätt, dels för att förare av fordon, för vilka trafikinskränkningar ej gäller under timmarna kring övergången, skall kunna inta utgångsläge för högertrafik. Utöver det undantag från trafikstoppet som ligger i att fordonen skall inta läge för högertrafik bör enligt förslaget vissa fordon undantas från stoppet. Detta hör gälla utryckningsfordon när det används vid utryckning, annat fordon när det används vid eldfara eller av polis- eller tullpersonal, läkare, barnmorska eller veterinär i brådskande tjänsteutövning eller av polispersonal som övervakar trafiken.

De trafikinskränkningar kommissionen avser är dels ett generellt förbud mot trafik med motorfordon i hela landet, dels lokala trafikförbud för sådana fordon. Det generella förbudet föreslås gälla mellan kl. 1 och 6 den 3 september. Timmarna före kl. 5 skall vägmärken flyttas, vissa körbanemarkeringar målas om, trafiksignaler ändras m. m., och ett förbud är nödvändigt för att den personal som är sysselsatt med dessa göromål skall få arbeta så ostört som möjligt och risken för olyckor minska. Omställningsarbetena i fråga kommer enligt kommissionen att klaras på 5 timmar på de flesta platser i landet. Kommissionen anser det fördelaktigt att förbudet sträcker sig en timme efter klockslaget för övergången med hänsyn till väghållarnas behov av rådrum för kontroll innan trafiken börjar igen. Det föreslagna generella förbudet kommer, såsom nyss antytts, inte att vara tillräckligt på platser där mer omfattande omställningsarbeten krävs. Kommissionen föreslår därför att möjlighet öppnas för länsstyrelse att besluta om lokala trafikförbud utöver det generella. De lokala trafikförbudens längd får bestämmas, anför kommissionen, med hänsyn till hur lång tid som oundgängligen behövs. Som trafikintensiteten inom större tätorter, varom här är fråga, är förhållandevis låg efter kl. 15 på lördagar och under söndagsförmiddagar anser kommissionen lämpligt att de lokala förbud av olika varaktighet som kan fordras förläggs mellan kl. 15 på lördagen och samma klockslag på söndagen. Kommissionen anser emellertid troligt att trafiken måste inskränkas redan från kl. 10 på lördagen i vissa delar av Stockholm, Göteborg och Malmö. Genom områden där lokalt trafikförbud råder bör

enligt kommissionens mening vissa leder hållas öppna så att genomfarts- trafik inte hindras. — Kommissionen anser att trafikförbuden behöver gälla endast för trafik med motorfordon men framhåller samtidigt att viss trafik med sådana fordon av olika skäl måste tillåtas. Enligt kommissionens mening måste från förbuden undantas — förutom fordon som används vid omställningsarbetena — utryckningsfordon, polisens fordon i övrigt, fordon som används av personal med övervakningsuppgifter i samband med trafikomläggningen, taxifordon, bussar i linjetrafik, sjukvårdsfordon, fordon som används av post-, tele- och tullverken m. fl. Fordon som framförs endast på järnvägs- eller fabriksområde eller annat inhägnat område bör också undantas. Kommissionen föreslår i denna del slutligen att dispens skall kunna lämnas för andra fordon än dem som allmänt undantas och nämner därvid särskilt mjölktransportfordon, fordon som transporterar material till industrier med kontinuerlig drift, tidningsdistributionsbilar och bärgningsbilar. Dispens bör ges av polismyndigheten i fordonets hemort och utfärdas i form av körlicens.

I fråga om hastighetsbegränsningar förordar kommissionen att man under de första tre dygnen efter övergången inte tillåter högre hastighet än 30 km/tim. inom tätbebyggt område och 60 km/tim. utanför sådant område. Därefter bör enligt kommissionens mening de tillåtna hastigheterna höjas till 40 resp. 70 km/tim. Inom tätbebyggt område bör enligt kommissionen under båda perioderna högre hastighet kunna medges genom lokal trafikföreskrift. För motorväg föreslås under hela tiden en högsta tillåten hastighet av 90 km/tim. Kommissionen anför att tidpunkten för avvecklingen av de hastighetsbegränsningar som fastställs för den första tiden i högertrafik efter de tre inledande dygnen helt bör bero av trafik- och olycksutvecklingen. Man bör enligt kommissionen inte räkna med kortare giltighetstid än en månad. En längre period bör å andra sidan inte ifrågakomma utan starka skäl, eftersom det skulle innebära påfrestningar för bl. a. den kollektiva trafiken. Kommissionen framhåller avslutningsvis att det är angeläget att åtgärder vidtas för att möjliggöra en snabb och säker uppföljning av trafik- och olycksutvecklingen efter övergången till högertrafik. Kommissionen har vidtagit vissa åtgärder för detta och förbereder andra.

Kommissionens förslag till hastighetsbegränsningar är f. n. föremål för remissbehandling.

Kungl. Maj:t har av riksdagen bemyndigats att besluta om klockslaget för övergången till högertrafik.

Beslut i fråga om trafikstopp och trafikförbud kan ej meddelas av Kungl. Maj:t eller länsstyrelse med stöd av vägtrafikförordningen. Såsom högertrafikkommissionen föreslagit bör sådana åtgärder, när de skall gälla i hela landet i samband med övergången till högertrafik, beslutas av

Kungl. Maj:t medan länsstyrelse bör äga besluta om lokala trafikförbud i anslutning till övergången. Det synes ej lämpligt att befogenheter av den tillfälliga karaktär varom här är fråga tas in i vägtrafikförordningen. Kungl. Maj:t bör därför utan sådan författningsändring äga meddela de bestämmelser som kan anses påkallade i nu ifrågavarande hänseenden och därvid även ge länsstyrelse befogenhet att besluta om lokalt trafikförbud. Kungl. Maj:t bör även äga besluta om de hastighetsbegränsningar som är påkallade av övergången till högertrafik.

Högertrafikkommissionens grunder för val av fartgränser

I skrivelsen till Konungen den 6 juli 1966 anför högertrafikkommissionen såvitt avser fartgränser i samband med övergången bl. a. följande.

För att få fartgränsfrågan allsidigt belyst har kommissionen uppdragit åt statens väginstitut och statens trafiksäkerhetsråd att verkställa utredningar i syfte att belysa vilken grad av trafiksäkerhet man kan väntas uppnå vid fartgränserna 60 och 70 km/tim på landsväg samt 30 och 40 km/tim inom tätbebyggt område. Kommissionens vetenskapliga arbetsgrupp har penetrerat de psykologiska effekterna av de ifrågasatta fartgränserna och professorn vid tekniska högskolan i Stockholm Bo Björkman har analyserat de ekonomiska konsekvenserna för samhälle och näringsliv. Kommissionen vill särskilt framhålla följande.

Redan från ett tidigt stadium av utredningsarbetet har det stått klart att valet av fartgräns för vägar utanför tätbebyggt område i praktiken måste stå mellan 60 och 70 km/tim, när det gäller en gräns som skall tillämpas längre än ett fåtal dygn.

De skäl som från trafiksäkerhetssynpunkt ansetts tala för den lägre av dessa gränser är i huvudsak sådana att de har giltighet för varje val mellan en lägre och en högre hastighet. Det har alltså inte konstaterats att steget mellan 70 och 60 km/tim svarar mot något tydligt tröskelvärde med avseende på trafiksäkerheten. Till förmån för den lägre hastigheten har i första hand anförts att de för fordonsförarna tillgängliga reaktionstiderna blir längre, att de olyckor som ändå inträffar blir mindre svårartade, att trafikanterna vid den lägre hastigheten gör färre svåra fel vid bedömning av farter samt att antalet omkörningar och följaktligen antalet omkörningsolyckor blir mindre. Vidare har man räknat med att förarnas anpassning blir bättre i en miljö med lägre grad av variation och att hastigheten blir bättre avpassad för ogynnsamt väglag. Ytterligare har framhållits att det kan vara riktigt att välja fartgränsen så att en sänkning inte gärna kan bli aktuell.

De nu berörda fördelarna med den lägre fartgränsen kan fullt tillvaratas endast under förutsättning att efterlevnaden av denna gräns blir likvärdig med efterlevnaden av en gräns vid 70 km/tim. Om man med fog kan utgå från denna förutsättning för en längre tids hastighetsbegränsning måste emellertid ifrågasättas, eftersom det i princip finns anledning vänta att antalet överträdelser efter hand skall bli större ju lägre fartgränsen sätts. Härigenom kan hastighetsfördelningen bli ofördelaktig från trafiksäkerhetssynpunkt. Med hänsyn till farhågor i den riktningen har 70 km/tim till och

med bedömts vara i och för sig säkrare än 60 km/tim på de bättre delarna av vägnätet.

Från trafiksäkerhetssynpunkt synes man också kunna fråga om det kan vara välbetänkt att genom en mycket låg fartgräns ge ett speciellt drag av onaturlighet åt trafiksituationen efter övergången till högertrafik. En sådan åtgärd kan om den sätts in under en längre tid tänkas medföra en icke önskvärd fördröjning av anpassningen till de mera normala förhållanden som man strävar efter att nå efter ett kortare övergångsskede.

Vad beträffar fartgränsernas inverkan på transportapparaters kapacitet kräver framför allt förutsättningarna för den tyngre trafiken beaktande. Maximihastigheten för denna trafik är för närvarande 70 km/tim. Om detta maximum genom en allmän hastighetsbegränsning pressas ned till 60 km/tim, medför det att tidsåtgången för väsentliga delar av person- och gods-transporterna ökar. För att utjämna denna ökning av tidsåtgången skulle krävas betydande insatser av ytterligare fordon. Möjligen skulle frågan här om kunna lösas i vad den gäller att skaffa fram erforderliga fordon, låt vara till stora kostnader, men personalproblemet förefaller såvitt nu kan bedömas vara synnerligen svårt att bemästra. Det är välkänt att man sedan länge besväras av personalbrist bl. a. inom bussföretagen. Under angivna förhållanden måste man räkna med att en fartgräns vid 60 km/tim inte kan gälla någon längre tid utan att det medför rätt omfattande störningar i transportapparaten, med påtagliga negativa verkningar bl. a. för näringslivet som följd. I det hänseende som nu berörs är tydligen alternativet med en fartgräns vid 70 km/tim avsevärt att föredra.

Ett viktigt krav som måste ställas vid valet av fartgräns är att efterlevnaden skall kunna garanteras genom en effektiv övervakning. Kan en sådan inte genomföras finns risk för att de fördelar man velat vinna genom en dämpning av trafikrytmen kommer att uppvägas av olägenheter i form av ogynnsam hastighetsfördelning och allmänt försämrad trafikdisciplin. Vid det samråd som kommissionen haft med företrädare för rikspolisstyrelsen har styrelsens företrädare anmält farhågor för att resurser inte kommer att finnas för en tillfredsställande övervakning om gränsen sätts vid 60 km/tim. Med hänsyn härtill har man från styrelsens sida bestämt förordnat att gränsen sätts vid 70 km/tim.

Vid övervägande av fartgränsfrågan från främst de synpunkter som nu översiktligt berörs har kommissionen stannat för 70 km/tim som den bäst motiverade gränsen när det gäller ett längre inledande skede.

I fråga om motorvägarna — däremot ej motortrafiklederna — finns uppenbarligen anledning att tillåta en något högre hastighet än 70 km/tim. Kommissionen anser att en fartgräns vid 90 km/tim här bör vara lämpligt avpassad.

Beträffande valet av fartgräns inom tätbebyggt samhälle menar kommissionen att samma synpunkter i stor utsträckning gör sig gällande som beträffande den allmänna fartgränsen. Med hänsyn särskilt till fotgängarnas anpassningssvårigheter under den första tiden efter övergången till högertrafik har ifrågasatts en sänkning av gällande maximihastighet, 50 km/tim, ända till 30 km/tim. Det har dock ansetts att en så låg fartgräns inte är realistiskt avpassad för det längre övergångsskede som den föregående framställningen avsett och att den skulle komma att överträdas i alltför stor utsträckning. Kommissionen fortsätter:

Vad som bör övervägas torde då vara en sänkning till 40 km/tim, eftersom endast hela tiotal km bör komma i fråga. Fartgränsen vid 40 km/tim kan medföra sämre service åt allmänheten när det gäller försörjningen med kollektiva trafikmedel — bussar, spårvagnar och taxi — och störningar i varudistribution med mera kan även uppkomma. En nedsättning av fartgränsen utgör emellertid en effektiv påminnelse för bilisterna om att särskild försiktighet måste iaktas och synes nära nog ofrånkomlig med hänsyn till de oskyddade trafikanterna. Vid de kontakter som kommissionen haft med företrädare för den yrkesmässiga trafiken har kommissionen också funnit att man i största utsträckning är beredd att acceptera en fartgräns vid 40 km/tim under förutsättning att den avses gälla en relativt kort tid. Den angivna fartgränsen torde vara ägnad att optimera det antal bilister som under den första tiden efter omläggningen vill använda sitt eget fordon. Detta bör bidra till att minska påfrestningen på de kollektiva trafikmedlen. Med hänsyn till det sålunda anförda anser sig kommissionen böra — såvitt nu är i fråga — förorda en fartgräns för tätbebyggt område vid 40 km/tim.

Högertrafikkommissionen övergår därefter till frågan huruvida *lägre fartgränser* kan komma i fråga *under de första dagarna efter övergången*. De fartgränser som därvid är aktuella är enligt vad kommissionen anför 30 km/tim. inom tätbebyggt område och 60 km/tim. utanför sådant område. Kommissionen anför härvid följande.

Man kan inte bortse från att alla trafikanter under de första dagarna kommer att vara helt ovana vid den nya trafikriktningen liksom vid de ändrade trafikregleringssystem som från och med dagen H kommer att tillämpas inom städerna. Större trafikplatser och liknande kommer att vara ombyggda vilket medför att förarna kan behöva längre tid på sig för val av fil etc. Dessa omständigheter gör att man måste räkna med särskilda risker under de första dagarna om man inte åstadkommer en kraftig dämpning av rytmen i trafiken. Ett par tre dagar med mycket låga fartgränser ger trafikanterna bättre möjligheter att under lugna förhållanden vänja sig vid det nya trafiksystemet.

De skäl som talar mot tillämpning av 30 km/tim. inom tätbebyggt område och 60 km/tim. utanför tätbebyggt område när det gäller en längre period gör sig inte gällande med samma styrka eller bortfaller helt när det är fråga om en tidrymd av två å tre dagar efter övergången. De olägenheter som tillämpningen av dessa gränser kan medföra för den kollektiva persontrafiken liksom för godstransporterna bör kunna accepteras när det endast gäller några dagar. Detta gäller även de olägenheter i form av köbildningar som eventuellt kan uppkomma. En av de tyngst vägande invändningarna mot tillämpning av dessa lägre gränser under en längre period är att man därigenom skapar en onormal eller kanske onaturlig rytm i trafiken under den tid då man har fullt pådrag i fråga om polisövervakning, vägledning, information och propaganda etc. för att sedan höja gränsen när detta pådrag mattas av. Vid tillämpning endast några dagar av de lägre gränserna bortfaller denna invändning.

Med hänsyn till vad sålunda anförts har kommissionen funnit att man under de första tre dagarna efter övergången till högertrafik bör tillämpa 30 km/tim. som fartgräns inom tätbebyggt område och 60 km/tim. som fartgräns utanför tätbebyggt område.

Remissyttrandena över högertrafikkommissionens förslag

Högertrafikkommissionens förslag har remissbehandlats såvitt avser förslaget till hastighetsbegränsningar vid övergången till högertrafik. I anledning av de i ämnet väckta motionerna må här nämnas följande angående remissbehandlingen.

Remissvar har avgetts av 29 myndigheter och organisationer (ytterligare något remissvar kan tänkas inkomma). Flertalet av remissorganen ställer sig kritiska mot högertrafikkommissionens förslag i den nu aktuella delen; endast *tre länsstyrelser* och *skolöverstyrelsen* tillstyrker uttryckligen förslaget medan *överbefälhavaren* och *en länsstyrelse* lämnar det utan erinran. Kritiken riktar sig i huvudsak mot valet av fartgränser på annan väg än motorväg under de första tre dygnen efter övergången. Särskilt kraftiga är invändningarna mot att fartgränsen inom tätbebyggt område satts så lågt som 30 km/tim. under denna tid. Det övervägande flertalet remissorgan anser att fartgränserna under hela det inledande skedet, sålunda även under de tre första dygnen efter omläggningen, bör vara 40 km/tim. inom tätbebyggt område och 70 km/tim. utanför sådant område. Till dessa hör bl. a. *rikspolisstyrelsen*, *väg- och vattenbyggnadsstyrelsen*, *nio länsstyrelser*, *svenska stadsförbundet* och *flera sammanslutningar av trafikintressenter*. Några remissorgan begränsar sig till att föreslå höjning av den tillåtna hastigheten inom tätbebyggt område under inledningsdygnen. Även andra förslag framförs. *Länsstyrelsen i Gävleborgs län* ifrågasätter huruvida inte hastighetsbegränsningen inom tätbebyggt område bör inskränkas till att omfatta endast de tre dagarna närmast efter omläggningen. *Nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande* föreslår att inom tätbebyggt område en högsta hastighet av 40 km/tim. föreskrivs under en relativt kort tid från och med omläggningen.

Flertalet av de invändningar mot högertrafikkommissionens förslag som framställts under remissbehandlingen återfinns i *väg- och vattenbyggnadsstyrelsens* remissvar. Styrelsen anför bl. a. följande.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen delar uppfattningen att temporär hastighetsbegränsning får anses vara en ofrånkomlig åtgärd i olycksförebyggande syfte i samband med övergången till högertrafik. Styrelsen vill dock understryka att den allmänna effekten från trafiksäkerhetssynpunkt av en sådan temporär begränsning mycket är beroende av vilken absolut gräns som väljes. Man måste därvid även ta hänsyn till de olägenheter som en alltför låg gräns medför.

En hastighet av 30 km/tim. är för nutidens förare onaturligt låg. Det torde vara mycket svårt att vinna förståelse för en så låg generell gräns även om hänsyn tas till de speciella förhållanden som trafikomläggningen innebär. Styrelsen befarar att lojaliteten hos bilförarna därigenom kommer att sättas på alltför hårda prov med risk för talrika överträdelser.

Många fordonsägare torde därjämte finna denna låga hastighet så besvärande att man väljer att lämna bilen hemma och i stället använder de allmänna kommunikationerna som därigenom kommer att belastas hårdare än normalt.

Företrädare för den yrkesmässiga persontrafiken har uttalat starka betänkligheter mot en så låg hastighetsgräns som 30 km/tim. Man har bl. a. framhållit att den ifrågasatta gränsen är olyckligt vald med hänsyn till konstruktionen hos moderna bussar. Man fruktar också att transportkapaciteten därigenom skulle bli så nedsatt att vagnmateriel och personal ej skulle räcka till för behovet med stora förseningar och långa väntetider som följd. Skulle därtill komma det ytterligare passagerartillskott som berörts i föregående avsnitt torde problemen i detta hänseende i samband med övergången knappast bli överkomliga.

Styrelsen delar dessa synpunkter och farhågor. Även om besvärligheterna och förseningarna möjligen skulle kunna accepteras under det söndagsdygn, då omläggningen sker, måste de dock anses utgöra en mycket stor och knappast godtagbar påfrestning såväl för den enskilde som för näringslivet under de båda påföljande vardagarna.

Högertrafikkommisionens huvudargument för hastighetsgränsen 30 km/tim. är att man måste åstadkomma en kraftig dämpning av trafikrytmen under de första dagarna efter övergången på grund av de särskilda risker, som då föreligger. Häremot må bl. a. kunna anföras att man sannolikt kan räkna med att trafikanterna, mot bakgrunden av den propageranda och den upplysningsverksamhet, som skall genomföras, kommer att vara särskilt uppmärksamma under de första dagarna i den nya trafiksituationen. Detta i sin tur torde innebära att trafikrytmen automatiskt kommer att dämpas framför allt inom tätbebyggt område.

Det må även framhållas att två olika generella hastighetsgränser under inledningsskedet skulle kräva en avsevärd extra insats av personal och materiel för att genomföra erforderlig ändring av utmärkningen vid en tidpunkt då man får räkna med att alla tillgängliga personalresurser redan är ytterligt hårt ansträngda.

Efter att ha vägt de olika argumenten mot varandra har styrelsen kommit till den uppfattningen att hastighetsgränsen inom tätbebyggt område under hela det inledande skedet inte bör sättas lägre än 40 km/tim. Därigenom skulle man även kunna undvika att för vissa stråk behöva medge en högre hastighet. Sådana undantag från den generella regeln medför nämligen behov av utmärkning av sådana leder med ett stort antal förbudsmärken, vilket skulle innebära ytterligare en omfattande arbetsuppgift för de i samband med omläggningen starkt engagerade väghållarna.

Vad angår vägar utanför tätbebyggt område, torde liknande argument som ovan kunna anföras. Styrelsen känner sig inte övertygad om behovet av en så låg generell gräns som 60 km/tim. utan förordar att den fastställs till 70 km/tim.

Rikspolisstyrelsen framhåller, att polisens huvuduppgifter under de allra första dagarna måste bli tillsyn av att högerreglerna efterlevs och trafikdirigering för att hindra trafikstockningar. Under denna tid får hastighetsövervakningen komma i andra hand. Hastighetsbegränsningarna kan därför inte övervakas på ett effektivt sätt. Styrelsen menar även att det måste eftersträvas att fordonsförarna så snart som möjligt ger sig ut i den nya tra-

fikmiljön så att samtliga trafikanter parallellt vänjer sig vid den nya trafikbilden. Åtskilliga risksituationer anses komma att uppstå om vissa grupper förvärrar denna vana senare än andra. Om hastighetsgränserna sätts så lågt som 30 km/tim. resp. 60 km/tim. kan det antas att åtskilliga bilförare under inledningsskedet avstår från att begagna sina fordon.

Flera remissinstanser finner det betänkligt att tillämpa olika hastighetsregler under två perioder, då detta synes ägnat att skapa osäkerhet hos allmänheten.

Svenska lokaltrafikföreningen framhåller, att de föreslagna fartbegränsningarna kommer att medföra en allmän standardsänkning av transportservicen för allmänheten. En hastighetssänkning i tätorterna till 30 km/tim. skulle innebära att lokaltrafikföretagen ej kan klara sin transportuppgift. Det kan enligt föreningens mening ej heller anses klart att de föreslagna åtgärderna kommer att främja trafiksäkerheten. I stället kan förväntas ökad trängsel på trottoarer och refuger samt irritation bland fordonsförarna med minskad trafiksäkerhet som följd. Föreningen nämner vidare att för ett flertal bussar i lokaltrafik hastighetsgränsen 30 km/tim. är för låg ur fordonsteknisk synpunkt och medför allvarliga olägenheter. Anledningen härtill är att bussarna är utrustade med automatiska, hydrauliska växellådor, som vid normal körning kopplar om från hydraulisk drift till direkt drift eller tvärtom i hastighetsområdet 25—35 km/tim. Körning med hastigheter omkring 30 km/tim. skulle sålunda medföra ett ideligt skiftande mellan hydraulisk och direkt drift, vilket skulle vara mycket påfrestande för de automatiska växellådorna.

Motionerna

I de i ämnet väckta motionerna I: 769 och II: 941 hemställs,

»att riksdagen måtte tillstyrka vad i propositionen föreslås och lämna Kungl. Maj:t däri begärda bemyndiganden, men därvid såsom sin mening uttala,

dels att hastighetsbegränsningen under de första tre dyggen efter övergången till högertrafik sättes till 40 km/tim. inom tätbebyggt område för att därefter höjas till 50 km/tim.,

dels att såsom villkor för fordon att få föras ut i trafiken skall gälla att fordonet är försett med en på vindrutan och för föraren väl synlig plats uppsatt påminnelse om att köra till höger».

Motionärerna anför att den av högertrafikkommissionen föreslagna hastighetsbegränsningen inom tätort under de tre första dyggen efter övergången till högertrafik är alltför långt gående. De anser att det både tekniskt och psykologiskt är ett missgrepp att inte tillåta högre hastighet än 30 km/tim. I sammanhanget anføres att det både med moderna högväxlade mo-

torer och äldre i sämre trim varande motorer är svårt att hålla en så låg hastighet under längre sträckor. Vidare sägs att en så låg hastighet, om den skall efterföljas, måste medföra trafikstockningar i tätorternas trafikleder. Visserligen skall högre hastighet kunna medges genom lokala trafikföreskrifter men myndigheterna torde, menar motionärerna, få händerna fulla av andra uppgifter än att pröva dispenser från denna alltför restriktiva fartgräns.

Motionärerna anför i fortsättningen bl. a. att man måste räkna med att en bilförare inte blivit medveten om övergången till högertrafik eller helt enkelt glömt bort denna. Av denna anledning bör inget fordon få föras i trafik under den första månaden efter omläggningen utan att på vindrutan och på för föraren väl synlig plats ha en färgstark påminnelse om att köra till höger.

Beträffande motionernas fullständiga innehåll hänvisar utskottet till motionen I: 769.

Utskottet

I samband med övergången till högertrafik, vilken enligt Kungl. Maj:ts beslut skall ske söndagen den 3 september 1967, erfordras särskilda åtgärder med avseende på trafiken för att trafikomläggningen skall kunna genomföras och trafiksäkerheten tillgodoses.

I skrivelse till Kungl. Maj:t har statens högertrafikkommission lämnat förslag till åtgärder i nyss angivna hänseenden. Redogörelse för förslaget, vilket remissbehandlats i viss del, har lämnats ovan.

I propositionen begär Kungl. Maj:t som ännu inte tagit ställning till högertrafikkommissionens förslag, riksdagens yttrande i fråga om befogenhet för Kungl. Maj:t att besluta rörande dels trafikstopp och trafikförbud i samband med övergången till högertrafik, dels de hastighetsbegränsningar som är påkallade av övergången.

I de i ämnet väckta motionerna hemställs att riksdagen måtte uttala dels att fartgränsen inom tätbebyggt område under de tre första dygnet efter övergången bör sättas till 40 km/tim. för att därefter höjas till 50 km/tim., dels att som villkor för att fordon skall få föras i trafik skall gälla att fordonet är försett med på vindrutan och på för föraren väl synlig plats uppsatt påminnelse om att köra till höger.

Som redan nämnts har Kungl. Maj:t ännu inte tagit ställning till de trafikinskränkningar m. m., som erfordras i samband med övergången till högertrafik. Hur ingripande åtgärderna kommer att bli är därför i viss mån oklart. Denna omständighet bör emellertid inte utgöra hinder mot att Kungl. Maj:t ges den begärda befogenheten att besluta i hithörande frågor.

Högertrafikkommissionen har framhållit att hänsynen till största möjliga trafiksäkerhet i första hand talar för att fartgränserna bör sättas tämligen lågt. Å andra sidan framhåller kommissionen även, att det kan ifrågasättas om det kan vara välbetänkt att genom en mycket låg fartgräns ge ett speciellt drag av onaturlighet åt trafiksituationen, som kan fördröja anpassningen till mera normala förhållanden. Ett viktigt krav som måste ställas vid valet av fartgräns är att efterlevnaden skall kunna garanteras genom en effektiv övervakning. Under remissbehandlingen av högertrafikkommissionens förslag har även andra synpunkter framförts. Det har sålunda bl. a. uttalats farhågor för att de förslagna hastighetsgränserna 30 km/tim. resp. 60 km/tim. under de tre första dygnen efter övergången kommer att medföra att transportkapaciteten blir så nedsatt att vagnmateriel och personal inte räcker till för behovet med stora förseningar och långa väntetider som följd. Man har vidare pekat på att två olika fartgränser under inledningsskedet kräver en avsevärd extra insats av personal och materiel för att genomföra erforderlig ändring av utmärkningen vid en tidpunkt då man får räkna med att alla tillgängliga personalresurser redan är hårt ansträngda.

Enligt utskottets mening bör valet av fartgränser i främsta rummet bedömas med hänsyn till trafiksäkerhetens krav. Särskilt vill utskottet framhålla, att de problem som fotgängarna ställs inför vid övergången måste ägnas mycket stor uppmärksamhet. Då frågan emellertid är av delvis teknisk beskaffenhet och Kungl. Maj:ts prövning inte bör föregripas finner sig utskottet inte böra tillkännage någon bestämd åsikt därom.

Utskottet förutsätter att motionärernas uppslag om särskilda påminnelser om högertrafiken att fästas på vindrutan ägnas vederbörlig uppmärksamhet under det fortsatta förberedelsearbetet för trafikreformens genomförande. Något riksdagens uttalande i frågan kan inte anses påkallat.

Utskottet får på grund av vad sålunda anförts hemställa,

A. att riksdagen måtte bemyndiga Kungl. Maj:t att besluta i de hänseenden som avses i förevarande proposition, nr 133; samt

B. att motionerna I: 769 och II: 941 i vad de ej kan anses besvarade genom vad utskottet ovan anført och hemställt icke måtte föranleda någon riksdagens åtgärd.

Stockholm den 1 december 1966

På tredje lagutskottets vägnar:

ERIK ALEXANDERSON

Vid detta ärendes behandling har närvarit:

från första kammaren: herrar Alexanderson, Svante Kristiansson, Ebbe Ohlsson, Erik Jansson, Nils-Eric Gustafsson*, Åkesson, Herbert Larsson och Torsten Hansson*;

från andra kammaren: herrar Levin, Johansson i Torp, Nyberg, fru Torbrink, herrar Grebäck, Svenning, Bengtson i Solna och From.

* Ej närvarande vid utlåtandets justering.

Reservationer

I. av herrar *Erik Jansson, Nils-Eric Gustafsson, Torsten Hansson* och *Bengtson* i Solna, vilka ansett,

a) att det avsnitt av utskottets utlåtande på s. 11 som börjar med orden »Högertrafikkommissionen har» och som slutar med orden »åsiikt därom» bort ha följande lydelse:

Högertrafikkommissionens förslag till fartgränser under de första tre dygnen efter övergången till högertrafik har vid remissbehandlingen kritiserats av det övervägande antalet remissinstanser; av 30-talet hörda myndigheter och enskilda sammanslutningar har endast sex uttalat sig för förslaget eller lämnat det utan erinran. Särskilt kraftiga har invändningarna varit mot att fartgränsen inom tätbebyggt område satts så lågt som 30 km/tim. under den nu aktuella tiden. Kritiken går bl. a. ut på att den nämnda hastigheten är onaturligt låg för nutidens fordonsförare och att det torde vara svårt att vinna förståelse för en så låg generell fartgräns. Man befärar därför att lojaliteten hos bilförarna kommer att sättas på hårda prov med risk för talrika överträdelser. Det har vidare framhållits att gränsen är olyckligt vald med hänsyn till konstruktionen hos moderna bussar. Man fruktar också att transportkapaciteten skulle bli så nedsatt att vagnmateriel och personal inte skulle räcka till för behovet med stora förseningar och långa väntetider som följd. Det har vidare framhållits att två olika generella hastighetsgränser under inledningsskedet skulle kräva en avsevärd extra insats av personal och materiel för att genomföra erforderlig ändring av utmärkningen av fartgränserna vid en tidpunkt då man får räkna med att alla tillgängliga personalresurser redan är hårt ansträngda.

Utskottet finner det för sin del naturligt att fartgränserna i första hand väljs med hänsyn till trafiksäkerhetens krav. Särskilt vill utskottet framhålla att de problem som fotgängarna ställs inför vid övergången måste ägnas mycket stor uppmärksamhet. Från denna synpunkt talar vissa skäl för att gränserna bör sättas tämligen lågt. Å andra sidan måste ett viktigt krav vara att efterlevnaden skall kunna garanteras genom en effektiv övervakning. Kan en sådan inte genomföras finns det risk för att de fördelar

man velat vinna kommer att uppvägas av olägenheter i form av ogynnsam hastighetsfördelning och försämrad trafikdisciplin. En alltför låg fartgräns kan vidare befaras komma att fördröja anpassningen till mera normala förhållanden. Utskottet finner den ifrågasatta fartgränsen 30 km/tim. väl låg från dessa synpunkter. Vad remissinstanserna anfört beträffande fordonstekniska synpunkter, farhågor för otillräcklig transportkapacitet och behov av personal för att genomföra utmärkning av ändrade fartgränser är vidare värt beaktande. Sammantagna talar nu anförda skäl för att fartgränsen inom tätbebyggt område inte bör sättas lägre än 40 km/tim.

Vad sålunda anförts torde böra ges Kungl. Maj:t till känna.

b) att utskottet under B. bort hemställa,

dels att riksdagen måtte giva Kungl. Maj:t till känna vad utskottet ovan anfört beträffande valet av fartgräns inom tätbebyggt område,

dels att motionerna I: 769 och II: 941 i vad de ej kan anses besvarade genom vad utskottet ovan anfört och hemställt icke måtte föranleda någon riksdagens åtgärd.

II. av herr *Nyberg*.