

Nr 833

Av herr Strandberg m. fl., i anledning av Kungl. Maj:ts proposition nr 111, med förslag till förordning om ändrad lydelse av 56 § 4 mom. vägtrafikförordningen den 28 september 1951 (nr 648).

(Lika lydande med motion nr 1035 i Andra kammaren)

I Kungl. Maj:ts proposition 1967: 111 föreslås att Kungl. Maj:t skall äga meddela allmänna föreskrifter om högsta hastighet på väg utom tätbebyggt område utan inskränkning till viss tid. Departementschefen grundar sitt förslag på resultaten av de tillfälliga hastighetsbegränsningarna men framhåller samtidigt att dessa erfarenheter inte omedelbart berättigar till slutsatsen, att bestående hastighetsbegränsningar skulle ha en likartad effekt. I huvudsak skall föreskrifterna anpassas till den allmänna standarden på olika vägar.

Det föreliggande förslaget synes oss behäftat med så många svagheter att det i dagsläget bör avvisas. Ökad trafiksäkerhet är självfallet ett önskemål som omfattas av alla. Huruvida detta önskemål kan realiseras genom ett så stelbent system som det föreslagna kan allvarligt ifrågasättas.

Enligt vår mening är det orimligt att endast en vägs beskaffenhet skall läggas till grund för en generell hastighetsbegränsning. Många andra faktorer påverkar bedömningen av lämplig toppfart. Speciell hänsyn borde tagas till trafikintensiteten. Det torde föreligga betydligt mindre olycksrisker på ett stort antal länsvägar än vad fallet är på vissa riksvägar med samma fordons hastighet. Trafikintensiteten växlar under skilda årstider, och dessa växlingar är delvis olika i olika delar av landet. Förhållandet är likartat vad gäller väglaget.

Av vägtrafikförordningens 46 § framgår att fordons hastighet skall anpassas till vad trafiksäkerheten och behörig hänsyn till omständigheterna i övrigt kräver. Dessutom finns en tabell på vid vilka situationer tillräckligt låg hastighet skall hållas. Det åligger sedan fordonsföraren att själv bedöma situationerna. Man har således privilegiet att köra under ansvar, och det synes oss felaktigt att ersätta detta med tvingande regler. I så fall erfordras en betydligt utökad trafikövervakning för att motverka missbruk.

Den intensifierade trafikövervakningen under de tillfälliga hastighetsbegränsningarna torde i avsevärd grad ha bidragit till minskad olycksfalls-

frekvens. Enligt en tidigare utförd undersökning av rikspolisstyrelsen visar det sig emellertid att bara förekomsten av uniformerad personal och polisbilar sänker rytmen i trafiken och således är olycksfallsförebyggande, även om någon hastighetsbegränsning inte föreligger. Man borde således i större utsträckning än vad nu är fallet införa trafikövervakning av motorcykelburen polis. Polisens uppträdande på vägarna är en preventiv åtgärd, och genom sådana åtgärder kan man fostra goda trafikanter.

Vid svag trafikintensitet kan man ifrågasätta om inte en generell hastighetsbegränsning kan verka i negativ riktning i fråga om trafiksäkerheten i stället för i positiv riktning. Inte minst i norrlandslänen görs av bilisterna gällande att fartbegränsningar många gånger medför större trötthet än vid fri fart.

Inom OECD arbetar en expertgrupp på att söka utforma enhetliga normer för hur experimentella studier i hastighetsbegränsningar bör uppläggas. Inom kommunikationsdepartementet arbetar en särskild arbetsgrupp med att utarbeta förslag till ett samlat handlingsprogram för det kommande trafiksäkerhetsarbetet. I dagarna kommer dessutom riksdagen att besluta om inrättande av ett särskilt trafiksäkerhetsverk. I denna situation förefaller det icke riktigt att nu besluta om generella hastighetsbegränsningar. Fortsatta försök med tillfälliga hastighetsbegränsningar bör i stället vidtagas. Härvid bör också nya metoder tillämpas. Följaktligen vill vi förorda att de tillfälliga hastighetsbegränsningarna icke bör göras lika i hela landet utan differentieras bl. a. med hänsyn till trafikintensiteten och väglagssituationen i landets olika delar. Dessutom bör som försök s. k. rekommenderade hastigheter bli tillämpade.

Med stöd av vad ovan anförts hemställas,

att riksdagen måtte besluta

1. att avslå Kungl. Maj:ts proposition 1967:111,
2. att i skrivelse till Kungl. Maj:t hemställa om fortsatt försöksverksamhet med tillfälliga hastighetsbegränsningar, varvid dessa differentieras bl. a. med hänsyn till trafikintensiteten, samt att s. k. rekommenderade hastigheter försöksvis anordnas.

Stockholm den 25 april 1967

Bertil Strandberg (h)

Ragnar Sveningsson (h)

Roland Lundberg (h)

Gunnar Wallmark (h)

Henrik Åkerlund (h)

Lars Schött (h)

Gunvor Stenberg (h)