

Nr 38

Utlåtande i anledning av dels Kungl. Maj:ts proposition till riksdagen med förslag till förordning om ändrad lydelse av 56 § 4 mom. vägtrafikförordningen den 28 september 1951 (nr 648) jämte i ämnet väckta motioner, dels väckta motioner om försök med differentierad permanent hastighetsbegränsning.

Genom en den 31 mars 1967 dagtecknad proposition, nr 111, 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 över vid propositionen fogat förslag till förordning om ändrad lydelse av 56 § 4 mom. vägtrafikförordningen den 28 september 1951 (nr 648).

Propositionens huvudsakliga innehåll

I propositionen förordas en ordning med hastighetsbegränsningar differentierade efter olika vägars beskaffenhet. Det föreslås att 56 § 4 mom. vägtrafikförordningen ändras så att Kungl. Maj:t eller den myndighet Kungl. Maj:t bestämmer kan meddela allmänna föreskrifter om hastighetsbegränsning utan nuvarande inskränkning till viss tid. Vidare redovisas resultaten av de tillfälliga hastighetsbegränsningarna under de senaste åren.

Författningsförslaget

Det vid propositionen fogade författningsförslaget har följande lydelse.

Förslag
till
Förordning
om ändrad lydelse av 56 § 4 mom. vägtrafikförordningen den
28 september 1951 (nr 648)

Härigenom förordnas, att 56 § 4 mom. vägtrafikförordningen den 28 september 1951¹ skall erhålla ändrad lydelse på sätt nedan anges.

(Nuvarande lydelse)

(Föreslagen lydelse)

56 §.

4 m o m. På Konungen *ankommer att meddela de ytterligare föreskrifter angående högsta hastighet, som med hänsyn till särskilda förhållanden må för viss tid finnas påkallade beträffande riket i dess helhet eller del därav. Där annat icke angivits i föreskriften, innebär denna ej ändring av annan i denna förordning eller med stöd därav meddelad föreskrift om lägre hastighet.*

4 m o m. Konungen *eller den myndighet som Konungen bestämmer meddelar de allmänna föreskrifter om högsta hastighet på väg utom tätbebyggt område som kunna finnas påkallade. Om annat icke angivits i föreskriften, innebär den ej ändring av annan i denna förordning eller med stöd därav meddelad föreskrift om lägre hastighet.*

Denna förordning träder i kraft dagen efter den, då förordningen enligt därå meddelad uppgift utkommit från trycket i Svensk författningssamling.

Inledning

Chefen för kommunikationsdepartementet, statsrådet Palme, anför i propositionen inledningsvis följande.

De tillfälliga hastighetsbegränsningar i vägtrafiken som nu tillämpats i mer än sex år och som regelbundet föreskrivs för perioder med särskilt hög trafikintensitet eller med speciellt riskabla väglagsförhållanden har visat sig ha en mycket god effekt när det gäller att nedbringa antalet tra-

¹ Senaste lydelse av 56 § 4 mom. se 1961:297.

fikolyckor, framför allt de svåra olyckorna. En av statens trafiksäkerhetsråd den 28 februari 1967 upprättad rapport om resultaten av dessa begränsningar redovisas i det följande.

Utvecklingen på fordonsteknikens område har medfört, att de flesta motorfordon numera har fartresurser som uppenbart inte kan nyttjas på vanliga vägar utan fara för trafiksäkerheten. Med den ökande trafiken har det blivit alltmer angeläget att, i likhet med vad som gäller bl. a. inom de flesta stater i USA, vid sidan av de s. k. lokala hastighetsbegränsningarna kunna meddela mera generella föreskrifter om den högsta hastighet som kan tillåtas för olika vägar. Den minskade spridning av hastigheterna som nås genom sådana föreskrifter har visat sig inte bara vara till fördel från trafiksäkerhetssynpunkt utan också leda till en bättre trafikavveckling.

Sådana hastighetsgränser måste på ett rationellt sätt anpassas efter vägarnas allmänna standard. Vissa utförda och pågående undersökningar inom väg- och vattenbyggnadsstyrelsen torde ge underlag för bedömning av lämpliga gränser för en stor del av vägnätet. Kompletterande uppgifter och undersökningar med speciell inriktning på den aktuella frågan är emellertid nödvändiga. Om differentierade fartgränser skall kunna införas inom önskvärd tid är det angeläget att förberedelsearbetet påbörjas snarast. Härför fordras ett principiellt ställningstagande av Kungl. Maj:t och riksdagen.

Gällande bestämmelser

Utskottet hänvisar till prop. s. 4.

De tillfälliga hastighetsbegränsningarna

Beträffande uppgifter om de hastighetsgränser som tillämpats under skilda perioder liksom beträffande departementschefens redogörelse i avslutning härtill hänvisas till prop. s. 5—7. Vidkommande trafiksäkerhetsrådets rapport för åren 1962—1966 hänvisas till prop. s. 7—14. Beträffande resultaten av försöken med hastighetsbegränsningarna 1961 och 1962 hänvisas till prop. 1964: 132.

Departementschefen

I en tidigare för vårriksdagen framlagd proposition om inrättande av statens trafiksäkerhetsverk, m. m. (prop. 55) har jag redogjort för en rad omfattande åtgärder som vidtagits under senare år för att förbättra säkerheten i vägtrafiken. Vidare har jag lämnat en översikt över olika åtgärder

som övervägs f. n. De många reformer som genomförts och de som nu är aktuella får ses som viktiga led i ett långsiktigt trafiksäkerhetsarbete på bred front. Den arbetsgrupp för trafiksäkerhetsfrågor som tillsatts inom departementet har som en av sina viktigaste uppgifter att utarbeta förslag till ett samlat handlingsprogram för det kommande trafiksäkerhetsarbetet.

I propositionen om trafiksäkerhetsverket tillkännagav jag också min avsikt att framlägga förslag angående differentierade fartgränser för fordon med hänsyn till beskaffenheten av olika vägar. En utgångspunkt för mina överväganden i denna fråga är resultaten av de tillfälliga hastighetsbegränsningarna. Verkningarna av dessa har följts upp och studerats särskilt omsorgsfullt. Den rapport från statens trafiksäkerhetsråd som jag förut återgett visar, att de haft en mycket god inverkan på trafiksäkerheten. De tendenser i olycksutvecklingen under fartgränsperioderna, särskilt markant när det gäller nedgången i antalet svåra olyckor, som redovisats i prop. 1964: 132, har i allt väsentligt befästs vid hastighetsbegränsningarna därefter. Det är givet att dessa erfarenheter inte omedelbart berättigar till slutsatsen, att bestående hastighetsbegränsningar skulle ha en lika god kontinuerlig effekt. Resultatet är ändå enligt min mening sådant att det mot bakgrund av den allttjämt mycket allvarliga olycksstatistiken skulle vara oförsvarligt att inte pröva denna metod i trafiksäkerhetsarbetet i större skala. Det kan inte bli fråga om så låga fartgränser att några större olägenheter för trafikanterna kan uppstå. Mindre olägenheter måste accepteras, om åtgärden verkligen leder till att antalet dödade eller svårt skadade människor i trafiken kan nedbringas.

Mera generella föreskrifter om högsta tillåten hastighet påkallas också av att fartresurserna hos flertalet moderna motorfordon tillåter hastigheter som vida överstiger dem, för vilka vägarna i allmänhet är tekniskt anpassade. Med undantag för motorvägarna, som har en s. k. dimensionerande hastighet av 120 km i timmen, är vårt vägnät med hänsyn till linjeföring och siktförhållanden inte till någon del byggt för hastigheter över 100 km i timmen. Beräkning av dosering och av inbromsningssträckor på synlig del av vägbanan och över huvud taget utförandet i plan och profil sker normalt med utgångspunkt när det gäller riksvägarna från hastigheten 100 km i timmen och i fråga om länsvägarna från hastigheten 80 eller i vissa fall 60 km i timmen. Normerna revideras f. n. En betydande del av vägarna — och detta gäller samtliga typer av vägar — har emellertid ännu inte kunnat byggas ut eller byggas om så att de motsvarar de nu gällande riktlinjerna.

De angivna hastigheterna kan på många vägsträckor under i övrigt trafiksäkra förhållanden överskridas utan större fara. De hastigheter som kan presteras står emellertid i sådant missförhållande till de angivna dimensionerande hastigheterna för olika vägar att ett utnyttjande av dem alltid måste innebära en betydande trafiksäkerhetsrisk. Mot fordonens prestanda i och för sig kan inte göras någon invändning om deras tekniska beskaf-

fenhet i övrigt står i relation härtill. En god accelerationsförmåga kan ge högre säkerhet i vissa trafiksituationer. Det måste emellertid förhindras, att fordonsförare, som lätt invaggas i en falsk säkerhetskänsla genom fordonets goda prestationsförmåga, kör med hastigheter som med hänsyn till vägens tekniska beskaffenhet i själva verket är livsfarliga både för honom själv och medtrafikanterna.

Jag vill erinra om att i de flesta stater i USA någon form av hastighetsbegränsning gäller för alla vägar, oftast med olika gränser för olika vägtyper. Också motorvägarna är i allmänhet hastighetsbegränsade. I vissa fall gäller dock en s. k. rekommenderad hastighet i stället för en maximihastighet. Inom Europa tilldrar sig frågan om införande av allmänna hastighetsgränser ett ökande intresse. Försök med begränsningar i olika former har inrapporterats från flera länder till en särskild expertgrupp inom OECD. Det konstateras allmänt en tendens till minskning av antalet olyckor genom begränsningarna. Man arbetar inom gruppen på att söka utforma enhetliga normer för hur sådana experimentella studier bör läggas upp i fortsättningen. Med hänsyn till de jämförelsevis stora erfarenheterna i vårt land har det uppdragits åt den svenske experten att utarbeta förslag i ämnet.

Frågan om införande av en allmän hastighetsbegränsning har vid flera tillfällen behandlats av Kungl. Maj:t och riksdagen. En utförlig historik finns intagen i tredje lagutskottets utlåtande 1962: 4. Frågan har fallit av olika skäl. Ett framträdande argument mot åtgärden har varit, att en generell gräns blir alltför schablonartad med hänsyn till den starkt varierande standarden på vägnätet. En gräns som är motiverad för många vägar måste för andra vägsträckor framstå som så obefogad att man kan vänta sig att trafikanternas respekt för hela systemet avtrubbas. Med hänvisning till de begränsade resurserna för trafikövervakning har det också ansetts omöjligt att kunna kontrollera efterlevnaden av en allmän hastighetsregel tillräckligt effektivt. Ett annat återkommande skäl mot en sådan regel har varit att den befarats leda till en ökning av framför allt antalet omkörningsolyckor.

En gradering av vägnätet med hänsyn såväl till vägkroppens uppbyggnad som trafikförhållandena i övrigt sker fortlöpande inom väg- och vattenbyggnadsstyrelsen. Det pågår också inom styrelsen en omfattande utredning angående sambandet mellan inträffade olyckor och vägens utformning och beskaffenhet. Materialet erhålles från polisen. Det bearbetas och kompletteras inom vägförvaltningarna efter angivna riktlinjer så att det skall kunna behandlas datamaskinellt. En vidareutveckling och speciell inriktning av sådana undersökningar bör inom inte alltför lång tid kunna ge ett gott underlag för införande av ett system med differentierade maximihastigheter. Av det tillgängliga materialet kan f. n. utläsas, att enhetshastigheter efter vägtyp inte fyller de krav som bör ställas. En differentiering måste med all sannolikhet gå längre och kan inte ske utan ytterligare skyltning. Detta är enligt min mening med hänsyn till den ökade trafiksäkerhet och förbättrade

trafikavveckling som bör kunna uppnås inget avgörande skäl mot ett system med hastighetsgränser differentierade efter vägarnas beskaffenhet.

Övervakningen är självfallet ett utomordentligt betydelsefullt led vid genomförande av all trafiklagstiftning. Skälet mot hastighetsbegränsningarna att de inte skulle kunna övervakas i tillräcklig omfattning får emellertid mindre aktualitet, om en differentiering kan ske så att gränserna framstår som naturliga och befogade för trafikanterna.

Vad slutligen beträffar omkörningsolyckorna vill jag framhålla, att de tvärt emot vad som befarats har minskat under de hittills genomförda hastighetsbegränsningarna.

Som jag nämnt tidigare har förut meddelade bestämmelser om allmän hastighetsbegränsning utfärdats med stöd av 56 § 4 mom. VTF. Enligt denna bestämmelse ankommer det på Kungl. Maj:t att föreskriva hastighetsbegränsning under viss tid om särskilda förhållanden påkallar det. Efter särskilt beslut av riksdagen bestämmer Kungl. Maj:t de hastighetsgränser som befinnas påkallade genom övergången till högertrafik. I sistnämnda hänseende har som också nämnts förut utfärdats vissa föreskrifter som gäller intill dess annat bestäms. Vilka bestämmelser som kommer att senare meddelas med anledning av trafikomläggningen är inte möjligt att ange nu. Under alla förhållanden måste det för vägar utom tätbebyggt område bli fråga om en successiv höjning av hastighetsgränserna under en övergångstid. Det är enligt min uppfattning lämpligt att de utredningar inom väg- och vattenbyggnadsstyrelsen som jag förut berört fullföljs och vidareutvecklas så att ett system med differentierade fartgränser om möjligt kan prövas i anslutning till denna övergångsperiod. Systemet får därefter ytterligare finslipas. Det är givet att utvecklingen måste följas upp och att det material som blir tillgängligt bör bearbetas så att erfarenheterna snabbt och smidigt kan omsättas i nya eller ändrade regler. Om förslaget i prop. 1967: 55 till inrättande av en särskild trafiksäkerhetsmyndighet från den 1 januari 1968 bifalls, bör denna uppgift kunna organiseras på ett lämpligt sätt.

Mot bakgrund av det anförda föreslår jag sådan ändring av 56 § 4 mom. VTF att det ankommer på Kungl. Maj:t eller myndighet som Kungl. Maj:t bestämmer att meddela allmänna föreskrifter om högsta hastighet på väg utom tätbebyggt område utan inskränkning till viss tid. Eftersom sådana föreskrifter måste anpassas till en mera allmän standard på olika vägar förutsätter jag, att systemet med möjlighet för länsstyrelserna att meddela lokala trafikföreskrifter om färdhastighet bibehålls. På samma sätt som nu gäller i fråga om de tillfälliga allmänna hastighetsbegränsningarna bör hastigheten enligt lokala föreskrifter inte få sättas högre än de generella gränser som bestäms enligt 56 § 4 mom. i den lydelse som nu föreslås.

Motioner

I samband med propositionen har utskottet behandlat dels i anledning av densamma väckta motioner, dels till lagutskott hänvisade fristående motioner.

I anledning av propositionen väckta motioner

A. I de likalydande motionerna I: 831 av herr *Larsson, Nils Theodor*, och II: 1036 av herrar *Eliasson* i Sundborn och *Larsson* i Luttra hemställes »att riksdagen med avslag på Kungl. Maj:ts proposition nr 111 måtte i skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla om fortsatt försöksverksamhet inom ramen för nu gällande lagstiftning med olika slag av trafiksäkerhetsfrämjande åtgärder för vinnande av tillräckligt underlag för ny proposition till riksdagen med ställningstaganden beträffande trafiksäkerhetens främjande, enligt i motionen anförda riktlinjer».

I motionerna förklarar sig motionärerna dela departementschefens uppfattning om angelägenheten av att systemet med hastighetsbegränsningar prövas ytterligare. Däremot anser de sig inte nu kunna medverka till den i propositionen begärda fullmakten.

Motionärerna framhåller att det synes mindre lämpligt att omedelbart efter övergången till högertrafik, då trafikanterna befinner sig i väsentliga avseenden i en ny situation, genomföra det i propositionen framlagda förslaget. Motionärerna anför vidare att skärpt trafikövervakning utgör ett viktigt led i kampen mot trafikolyckorna. Systemet har prövats i vårt land vid några tillfällen med goda resultat. Enligt motionärernas uppfattning är det angeläget att sådan övervakning prövas ytterligare så att säkrare material för en jämförelse med resultatet av andra åtgärder, däribland hastighetsbegränsningar, blir tillgängligt. Detta bör ske innan ställning tas till mera permanenta differentierade fartbegränsningar. Motionärerna fortsätter.

F. n. finns inte tillräckligt material för en slutgiltig bedömning av värdet av hastighetsbegränsningar av detta slag. Material som gäller vårt eget land saknas helt. Kungl. Maj:t bör därför inom ramen för nuvarande lydelse av 56 § 4 mom. vägtrafikförordningen företa prov även med differentierade fartbegränsningar. De erfarenheter som därvid vinnes bör sedan ligga till grund för ställningstaganden beträffande differentierade fartbegränsningar.

Vid denna försöksverksamhet bör bl. a. utrönas hur trafikanterna reagerar för den omfattande skyltning som måste bli följden av fartbegränsningar av här avsett slag. Departementschefen går i propositionen visserligen inte in på frågan om vilka fartgränser som kan tänkas eller hur stor differentieringen kan antas bli men man torde kunna utgå från att skyltningsfrekvensen blir av den storleksordningen att risken för att för många hos trafikanterna att uppfatta skyltarna avtrubbas inte kan förbi-

gås. Klarhet beträffande verkningarna i detta avseende måste nås innan slutgiltig ställning tas till förslaget i förevarande proposition.

Departementschefen berör ej heller de tekniska förutsättningarna för differentierade hastighetsbegränsningar. Detta spörsmål kompliceras av det förhållandet att vägarnas standard kan växla mellan olika årstider och trafikintensiteten mellan olika tider på dygnet i en utsträckning som motiverar skilda hastigheter. De tekniska frågorna måste tillmätas sådan betydelse att riksdagen borde ha fått en redogörelse härom.

Vidare finner vi det anmärkningsvärt att i sammanhanget så viktiga instanser som statens vägverk och rikspolisstyrelsen inte beretts tillfälle att yttra sig över det i propositionen framlagda förslaget.

B. I de likalydande motionerna I: 832 av herr *Peterson, Eric Gustaf*, och herr *Eriksson, Karl-Erik*, samt II: 1037 av fru *Nettelbrandt m. fl.* hemställs att riksdagen måtte besluta» att

1. avslå Kungl. Maj:ts proposition nr 111,

2. i skrivelse till Kungl. Maj:t *dels* anhålla om fristående försöksverksamhet av längre omfattning med permanenta fartbegränsningar enligt i motionen angivna riktlinjer, *dels* begära att — i den händelse försöken vid representativ jämförelse ger positiva resultat — särskild proposition i ämnet föreläggs riksdagen».

Motionärerna anför inledningsvis följande.

Frågan om bestående fartbegränsningar på alla vägar är mycket kontroversiell. Som i propositionen påpekas har den också i flera sammanhang varit föremål för myndigheternas överväganden och även dryftats i riksdagen. Frågan har dock alltid fallit. En väsentlig invändning har varit, att den permanenta fartbegränsningen skulle med tiden avtrubba trafikantens respekt för begränsningen och därigenom generellt sett undergräva lydningen för trafikbestämmelserna och icke heller ge den positiva effekt som eftersträfvats. Att denna invändning icke saknar grund kan redan nu konstateras på permanent hastighetsbegränsade infartsleder nära större städers centrala delar, där t. ex. en för bilisten obegriplig 50-kilometersgräns medvetet överträds av ett stort antal trafikanter, vilket icke befäster laglydanden för trafikbestämmelser vare sig hos de felande eller hos de tills vidare laglydiga.

Beträffande förekommande hastighetsbegränsning i bl. a. USA anmärker motionärerna att i de stater i USA, där allmänna hastighetsgränser förekommer, dessa nu varat så länge, att det veterligen inte finns något jämförelsematerial med förhållandena vid specialbegränsning av endast vissa vägar eller vägsträckor eller vid fri fart på motsvarande vägar. Varje svensk jämförelse med bilisternas laglydning i farthänseende i USA faller enligt motionärerna på den skillnad som föreligger mellan trafikövervakningen där och de möjligheter av liknande art som Sverige under mycket lång tid kan uppnå. Erfarenheter från andra länder med mindre goda övervakningsmöjligheter än USA:s ger f. ö. intryck av en tämligen låg respekt för en permanent fartgräns. Däremot kan konstateras, att laglydningen under de tillfälliga fartbegränsningarna i Sverige varit relativt god.

Motionärerna framhåller härefter att man inte kan dra några säkra slutsatser av de tillfälliga hastighetsbegränsningarna när det gäller effekten av en total permanent fartbegränsning. 1961 års trafiksäkerhetskommitté var också av den uppfattningen.

Motionärerna anför härefter följande.

Tillfälliga fartbegränsningar har förekommit i flera länder och ibland givit skiftande resultat, vilket ofta föranlett generella slutsatser i den ena eller andra riktningen. De skilda utfallen har sannolikt haft sin grund i olikheter i det tekniska genomförandet men i hög grad också berott på de skilda förutsättningarna för trafiken i olika länder, t. ex. vägarnas beskaffenhet, avstånden mellan tätorterna, trafikintensiteten, klimat, höjd- och terrängförhållanden, olikheter i nationella temperament o. s. v. Det finns all anledning förmoda, att även utfallet av permanenta fartbegränsningar blir olika i olika länder. Exempel finns att försök med långvarig fartbegränsning gjorts men att resultatet icke manat till fortsättning. Man torde därför inte heller böra dra generella slutsatser för svenskt vidkommande av utfallet av permanenta fartbegränsningar i annat land.

Vad här anförts talar för att permanenta fartbegränsningar i stor skala icke bör genomföras utan att noggranna försök i vårt eget land under en lång period dessförinnan klart visat åtgärdens positiva värde och de förutsättningar i fråga om trafikövervakning m. m. som detta kräver. Att härvid varierande fartgränser kommer till användning alltefter vägarnas olika standard är säkert av värde. En sådan försöksperiod torde lämpligast böra både föregås och efterföljas av perioder med i huvudsak fri fart — givetvis med erforderliga lokala fartbegränsningar av den art som redan finnes — för att ge material till en representativ jämförande överblick av olycksutvecklingen. Måhända kan försöksperioden omfatta endast en del av landet, medan trafiken i huvudsak är fri i andra landsdelar.

Att — som departementschefen synes överväga — låta fartbegränsningen i samband med högertrafikens genomförande direkt övergå i permanenta fartbegränsningar är icke att tillråda, enär det objektiva jämförelsematerialet i sådant fall ej kan erhållas. Däremot bör givetvis erfarenheterna från uppföljningen av trafikomläggningen kunna tillgodogöras vid den totala bedömningen av spörsmålet om införande av permanenta fartgränser.

Motionärerna framhåller slutligen att Kungl. Maj:t kan genomföra en nödvändig fristående försöksverksamhet av längre omfattning redan med stöd av nuvarande bestämmelser i vägtrafikförordningen. Skulle försöken — med representativt jämförelsematerial — ge vid handen att Kungl. Maj:t anser skäl föreligga för permanenta hastighetsgränser i stort skala på landets vägnät, bör enligt motionärerna särskild proposition härom framläggas. Riksdagen får härigenom tillfälle att tillkännage sin mening i det aktuella läget och på grundval av försöksverksamhetens material.

C. I de likalydande motionerna I: 833 av herr *Strandberg m. fl.* och II: 1035 av herr *Bengtson* i Solna *m. fl.* hemställs »att riksdagen måtte besluta

1. att avslå Kungl. Maj:ts proposition 1967: 111,
2. att i skrivelse till Kungl. Maj:t hemställa om fortsatt försöksverksam-

het med tillfälliga hastighetsbegränsningar varvid dessa differentieras bl. a. med hänsyn till trafikintensiteten samt att s. k. rekommenderade hastigheter försöksvis anordnas».

Enligt motionärernas 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. Motionärerna framhåller vidare att fordons hastighet skall enligt vägtrafikförordningen 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 motionärerna felaktigt att ersätta detta med tvingande regler. I så fall erfordras enligt deras mening en betydligt utökad trafikövervakning för att motverka missbruk.

Motionärerna anför beträffande trafikövervakningens effekt följande.

Den intensifierade trafikövervakningen under de tillfälliga hastighetsbegränsningarna torde i avsevärd grad ha bidragit till minskad olycksfallsfrekvens. 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.

Motionärerna framhåller slutligen att inom OECD arbetar en expertgrupp på att söka utforma enhetliga normer för hur experimentella studier i hastighetsbegränsningar bör uppläggas. Inom kommunikationsdepartementet arbetar vidare 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. Mot bakgrund av det anförda förordar

motionärerna att de tillfälliga hastighetsbegränsningarna inte bör göras lika i hela landet utan differentieras bl. a. med hänsyn till trafikintensiteten och väglagssituationen i landets olika delar. Dessutom bör försöksvis användas s. k. rekommenderade hastigheter.

Fristående motioner

I de likalydande motionerna I: 639 av herrar *Ernulf* och fröken *Stenberg* och II: 815 av herr *Ullsten m. fl.* hemställes »att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t begär att en längre sammanhängande försöksperiod med differentierad permanent hastighetsbegränsning förberedes och att förslag om dess genomförande snarast förelägges riksdagen».

I motionerna framhålls att majoriteten av de myndigheter och organisationer som yttrat sig över 1961 års trafiksäkerhetskommittés betänkande (SOU 1963:59) har delat kommitténs slutsats att fartbegränsningarna haft en klart gynnsam inverkan på olycksfallsutvecklingen. I likhet med NTF anser motionärerna att det finns skäl att överväga en permanent hastighetsbegränsning och att man i så fall bör ha varierande högsta tillåtna farter med hänsyn till vägarnas beskaffenhet, trafikintensiteten m. m. Motionärerna fortsätter.

Man kan visserligen inte med full säkerhet hävda att permanent fartbegränsning skulle ge samma resultat som de tillfälliga givit. De tillfälliga hastighetsbegränsningarna har t. ex. varit förenade med en mycket intensiv övervakning. Med hänsyn till nuvarande resurser kan denna övervakning inte genomföras permanent. Som trafiksäkerhetskommittén hävdar finns det emellertid ingen anledning att tillskriva trafikövervakningen någon avgörande inverkan på olycksfallsutvecklingen under fartbegränsningsperioderna. Dessutom finns ju möjligheter att genom en förbättring av de tekniska hjälpmedlen ordna kontinuerlig fartkontroll utan att särskilt stora personella resurser behöver utnyttjas, t. ex. genom ständig radarkontroll av den typ som finns på många vägar i USA.

Det är också viktigt att konstatera att hastighetsbegränsningarna inte kan påvisas ha några betydelsefulla negativa verkningar. Förlusten i restid är relativt obetydlig. Vid en fartgräns på 90 km/tim. beräknas den till i genomsnitt 12 procent, vid 100 km/tim. ca 6 procent. För den tyngre nyttotrafiken gäller redan generella fartgränser.

En viktig invändning mot de hittills genomförda fartbegränsningarna är dock bristen på differentiering av den högsta tillåtna farten. Det är t. ex. klart att 90 km som högsta fartgräns är onödigt låg för svagt trafikerade vägar i glesbebyggda delar av landet. Kritiken från trafikanterna i t. ex. delar av de nordligaste länen i detta avseende har varit i högsta grad berättigad. Vid en permanent hastighetsbegränsning bör hänsyn tas till att olika vägförhållanden motiverar en differentiering av fartgränsen. En lämplig differentiering av fartgränserna kunde vara 50 km/tim. inom tätbebyggt område, 90 km/tim. på de medelgoda riks- och länsvägarna och 110 km/tim. för motorvägar och andra vägar med jämförbar trafikstandard. Det kan också vara rimligt att närmare pröva möjligheterna att göra en differentiering mellan dag- och nattrafik.

Som bl. a. NTF framhållit finns det emellertid fortfarande obesvarade frågor om hastighetens inverkan på olycksfallsfrekvensen. NTF föreslår därför att man på prov genomför en längre sammanhängande period med generell fartbegränsning för att därigenom få ett mera tillförlitligt underlag när det gäller att bedöma nyttan av en permanent hastighetsbegränsning.

Vi anser för vår del att de erfarenheter som redan vunnits ger klara belägg för att en permanent hastighetsbegränsning skulle befrämja trafik-säkerheten avsevärt. Trots detta har vi inga invändningar att göra mot att man innan definitivt beslut om en sådan åtgärd fattas avvaktar resultatet av ett försök av den typ som NTF föreslagit. Ett sådant försök skulle framför allt kunna ge viktiga erfarenheter för utformningen av en permanent hastighetsbegränsning, val av fartgränser, möjligheter till differentiering under olika tider av dygnet för bedömningen av övervakningens utformning och betydelse, etc. Den skulle också kunna ge goda upplysningar om inverkan av olika väderleksförhållanden. Försöksperioden bör emellertid i så fall inte begränsas i tiden utan gälla tills vidare, så att principbeslut m. m. i frågan om en permanent hastighetsbegränsning kan fattas före fartbegränsningsperiodens utgång.

Beträffande motionernas fullständiga innehåll hänvisas till motionerna I: 833, II: 815, II: 1036 och II: 1037.

Utskottet

Tillfälliga hastighetsbegränsningar har fr. o. m. år 1960 ägt rum i Sverige under vissa närmare angivna perioder. Fram till sommaren 1964 hade hastighetsbegränsningarna karaktär av försök. Under åren 1961 och 1962 planlades de och studerades under särskilda observationsperioder av 1961 års trafiksäkerhetskommitté. Fr. o. m. påskhelgen 1963 har effekten av begränsningarna statistiskt följts upp och materialet bearbetats inom trafiksäkerhetsrådet enligt Kungl. Maj:ts särskilda uppdrag. I en år 1964 avgiven proposition konstaterade departementschefen att man i hastighetsbegränsningarna funnit ett effektivt medel att nedbringa antalet olyckor i trafiken och föreslog i anledning därav att institutet i fortsättningen så länge trafikbilden var väsentligen oförändrad skulle utnyttjas regelbundet i trafiksäkerhetens intresse. På hemställen av tredje lagutskottet anmälde riksdagen att den inte funnit anledning till erinran häremot.

De tillfälliga hastighetsbegränsningarna har sedan år 1961 meddelats med stöd av 56 § 4 mom. VTF. Enligt detta stadgande ankommer det på Kungl. Maj:t att meddela de ytterligare föreskrifter angående högsta hastighet som med hänsyn till särskilda förhållanden kan finnas påkallade för viss tid beträffande riket i dess helhet eller del därav. Om sådan föreskrift inte anger annat, innebär den inte ändring av annan i VTF eller med stöd därav meddelad föreskrift om lägre hastighet. De föreskrifter

som utfärdats om begränsad hastighet i anslutning till övergången till högertrafik grundas däremot inte på dessa bestämmelser utan har meddelats i en kungörelse efter särskilt bemyndigande från riksdagens sida. I kungörelsen föreskrivs bl. a. att efter kl. 5 den 3 september 1967 intill dess annat bestäms får motorfordon inte föras med högre hastighet än 40 km/tim, där hastigheten är begränsad till 50 km/tim enligt bestämmelse i VTF eller lokal trafikföreskrift och i övrigt, med undantag för motorväg, med högst 60 km/tim t. o. m. den 5 september 1967 och därefter med högst 70 km/tim.

I enlighet med sitt uppdrag har trafiksäkerhetsrådet fortlöpande ingett rapporter till Kungl. Maj:t om verkningarna av de hastighetsbegränsningar som gällt. I februari i år har rådet upprättat en i förevarande proposition intagen sammanställning av de resultat angående olycksutvecklingen som kommit fram genom rådets undersökningar för åren 1963—1966. Rådet konstaterar att hastighetsbegränsningarna under dessa år praktiskt taget genomgående följts av en minskad olycksfrekvens, och att minskningen som regel varit störst för de svåra olyckorna och på de större vägarna.

Enligt departementschefen berättigar rådets rapport inte omedelbart till slutsatsen, att bestående hastighetsbegränsningar skulle ha lika god kontinuerlig effekt. Resultatet är ändå enligt departementschefens mening sådant att det mot bakgrund av den allttjämt mycket allvarliga olycksstatistiken skulle vara oförsvarligt att inte pröva metoden i trafiksäkerhetsarbetet i större skala. Ett ofta återkommande argument mot ett införande av allmän hastighetsbegränsning har dock varit, att en generell gräns blir alltför schablonartad med hänsyn till den starkt varierande standarden på vägnätet. De begränsade resurserna för trafikövervakningarna har även ansetts omöjliggöra effektiv kontroll av en allmän hastighetsregel. Departementschefen har mot bakgrund av bl. a. denna kritik övervägt ett system med differentierade maximihastigheter. Sådana skulle enligt departementschefen kunna införas om man vidareutvecklade vissa vid väg- och vattenbyggnadsstyrelsen pågående undersökningar om dels en gradering av vägnätet med hänsyn till bl. a. väggroppens uppbyggnad och dels sambandet mellan inträffade olyckor och vägens utformning och beskaffenhet. Enligt departementschefen bör dessa utredningar fullföljas så att ett system med differentierade fartgränser om möjligt kan prövas i anslutning till övergången till högertrafik. Systemet skulle därefter ytterligare finslipas. Mot bakgrund av bl. a. det anförda föreslås i propositionen sådan ändring av 56 § 4 mom. VTF att det ankommer på Kungl. Maj:t eller myndighet som Kungl. Maj:t bestämmer att meddela allmänna föreskrifter om högsta hastighet på väg utom tätbebyggt område utan inskränkning till viss tid. Med berörda myndighet avses enligt propositionen trafiksäkerhetsverket.

I samtliga i de i anledning av propositionen väckta motionerna, nämligen I: 831 och II: 1036, I: 832 och II: 1037 samt I: 833 och II: 1035 yrkas på

ovan närmare angivna grunder avslag på propositionen och begäres fortsatt försöksverksamhet inom ramen för den nu gällande bestämmelsen i 56 § 4 mom. VTF. I motionerna I: 832 och II: 1037 hemställs dessutom att särskild proposition föreläggs riksdagen för den händelse försöken ger positiva resultat.

I de fristående motionerna I: 639 och II: 815, som väckts före tillkomsten av förevarande proposition, hemställs att en längre sammanhängande försöksperiod med differentierad permanent hastighetsbegränsning förbereds och att förslag om dess genomförande föreläggs riksdagen. Försöksperioden bör enligt motionärerna inte begränsas i tiden utan gälla tills vidare så att principbeslut i frågan om en permanent hastighetsbegränsning kan fattas före fartbegränsningsperiodens utgång.

Till stöd för motionsyrkandena anföres i de olika motionsparen ett flertal synpunkter. Av dessa må här nämnas följande. Tillräckligt material för en slutgiltig bedömning av värdet av differentierade hastighetsbegränsningar föreligger inte i Sverige. Därför måste försöksverksamhet bedrivas på området. Därvid bör bl. a. utrönas hur trafikanterna reagerar för den omfattande skyltning som föranleds av fartbegränsningar av här avsett slag. Försöksverksamheten bör bedrivas så att de tillfälliga hastighetsbegränsningarna differentieras bl. a. med hänsyn till trafikintensiteten samt att s. k. rekommenderade hastigheter försöksvis anordnas. Trafikövervakningen bör också förbättras. Försöksperioden bör både föregås och efterföljas av perioder med i huvudsak fri fart för att ge material till en representativ, jämförande överblick av olycksutvecklingen. Försöksperioden säges kunna omfatta endast en del av landet. Möjligheterna att göra en differentiering mellan dag- och nattrafik bör också prövas. Att låta fartbegränsningen i samband med genomförande av högertrafiken direkt övergå i permanenta fartbegränsningar anses inte vara tillrådligt eftersom ett objektivt jämförelsematerial i sådant fall inte kan erhållas.

Som framgått av det ovanstående har de allmänna hastighetsbegränsningar, som hittills genomförts, haft en mycket god inverkan på trafiksäkerheten. Vissa nackdelar är dock som nämnts förenade med sådana schablonartade, allmänna begränsningar. Enligt utskottets mening är det därför av största betydelse att i propositionen föreslås att ett system med differentierade hastigheter, som bättre kan anpassas till de skilda förhållandena i landet, prövas. Särskilt med hänsyn till att olika vägar är dimensionerade för olika hastigheter och med beaktande av den varierande trafikintensitet som förekommer på skilda vägar kan det från trafiksäkerhetssynpunkt vara ändamålsenligt att hastighetsgränser differentieras. Uppenbarligen saknas dock f. n. erforderligt jämförelsematerial för att man redan nu skall kunna ta ställning till frågan om sådan hastighetsbegränsning bör införas slutgiltigt. Försök bör därför göras på området. Skulle slutsatserna i fråga om värdet av dessa undersökningar inte bli entydiga

bör andra system, exempelvis sådana som berörts i motionerna, närmare prövas.

Utskottets ställningstaganden i nu berörda frågor anser emellertid utskottet inte utgöra hinder för den föreslagna författningsändringen av innehåll att Kungl. Maj:t eller den myndighet Kungl. Maj:t bestämmer får möjlighet att meddela allmänna föreskrifter om högsta hastighet på väg utom tätbebyggt område utan inskränkning till viss tid. Utskottet förutsätter emellertid att resultaten från försöken med de differentierade hastighetsbegränsningarna redovisas för riksdagen för dess definitiva ställningstagande i frågan.

Beträffande sättet för försöksverksamheten vill utskottet slutligen endast framhålla svårigheten att sedan högertrafiken införts få fram rättvisande jämförelsematerial utan att avbrott göres i försöken under vissa tidsperioder.

Utskottet får sålunda hemställa,

A. att riksdagen måtte i anledning av propositionen nr 111 samt motionerna I: 639 och II: 815, I: 831 och II: 1036, I: 832 och II: 1037 ävensom I: 833 och II: 1035 giva Kungl. Maj:t till känna vad utskottet ovan anfört, samt

B. att nyssnämnda motioner, i vad de ej kan anses besvarade genom vad utskottet anfört och hemställt, icke måtte föranleda någon riksdagens åtgärd.

Stockholm den 11 maj 1967

På tredje lagutskottets vägnar:

HANS LEVIN

Vid detta ärendes behandling har närvarit:

från första kammaren: herrar Göran Karlsson, Svante Kristiansson, Knut Johansson, Ebbe Ohlsson, Erik Jansson, Åkesson, Ernulf och Fälldin*;

från andra kammaren: herrar Levin, Johansson i Torp*, Nyberg, Grebäck, Svenning, From, Carlshamre och fru Sundström.

* Ej närvarande vid utlåtandets justering.