

## Nr 598

Av herr **Lindahl**, om generell hastighetsbegränsning på väg utom tätbebyggt område.

Som en följd av bestämmelserna om differentierad allmän hastighetsbegränsning på väg utom tätbebyggt område (SFS 1967: 566 och 1968: 91), som började tillämpas fr. o. m. den 8 maj 1968, ökade det redan förut mycket stora antalet vägmärken i en omfattning som inger allvarliga betänkligheter. Den stora ökningen blev erforderlig trots att det i bestämmelserna angavs att hastighetsbegränsningen till 90 km/tim behövde angivas med förbudsmärke endast där annan hastighetsbegränsning upphörde.

Genom Kungl. Maj:ts kungörelse den 27 juni 1969 (1969: 448), som trädde i kraft den 1 januari 1970, ändrades bestämmelserna om differentierad hastighet på väg utom tätbebyggt område på så sätt att föreskriften om att hastighetsbegränsningen till 90 km/tim skulle anges med förbudsmärke endast där annan hastighetsgräns upphörde utgick ur kungörelsen 1967: 566. Ändringen innebär att bestämmelserna om förbudsmärken i vägtrafikförordningen och vägmärkeskungörelsen blir tillämpliga i full utsträckning även i fråga om utmärkning av differentierad hastighetsbegränsning. Detta medför att utmärkning med 90 km/tim måste ske vid väg som utom tätbebyggt område korsar eller ansluter till väg med annan hastighet. Ändringen får sålunda till följd en avsevärd utökning av antalet vägmärken.

Samtidigt med förenämnda ändring företogs emellertid också en ändring i vägmärkeskungörelsen som innebär att vägmärke för hastighetsbegränsning inte behöver upprepas i sådan vägkorsning, där samma hastighet gäller för samtliga vägar omedelbart före och efter korsningen. Ändringen, som återfinns i SFS 1969: 447, medför en viss minskning av antalet vägmärken.

Hur de båda omnämnda författningsändringarna kommer att inverka på antalet vägmärken är svårt att överblicka. Det torde emellertid kunna antagas att det nuvarande antalet kommer att utökas högst avsevärt — kanske med liotusental.

Det har i flera sammanhang bl. a. från olika myndigheter och organisationer påtalats den osäkerhetskänsla och irritation hos trafikanterna och de riskmoment i trafiken som en alltför rik vägmärkesflora skapar. Ju flera vägmärken som sätts upp utefter våra vägar, desto större blir svårigheterna för trafikanterna att kunna observera alla märken, att kunna urskilja de mest väsentliga av dem och kunna anpassa sin körning härefter. Inte minst svårigheten att ha i minnet det senast passerade märket och dess betydelse bör beaktas. I åtskilliga fall är anhopningen av vägmärken på samma plats

så stor att det överstiger den normale förarens förmåga att observera och tyda dem alla. Många trafikanter som försöker köra sina fordon efter gällande regler och avläsa alla vägmärken blir lätt riskmoment i trafiken genom att deras uppmärksamhet i alltför hög grad måste ägnas åt »skyltläsning». Ett alltför stort antal vägmärken är också ägnat att leda till ouppmärksamhet och nonchalans, varigenom viktiga varnings- och förbudsmärken lätt förbises med allvarliga trafiksituationer som följd.

För polispersonalen måste det också framstå såsom en mindre trevlig arbetsuppgift att rapportera och bötfälla trafikanter som kanske gör sitt bästa för att följa trafikens regler men inte mäktar detta på grund av här anförda missförhållanden.

Utöver alla de nackdelar som ett onormalt stort antal vägmärken medför är det från psykologisk synpunkt ytterligt otillfredsställande med det nuvarande systemet att anbringa vägmärke som anger 90 km/tim såsom en i och för sig tillåten hastighet även på väg som har så låg standard att denna hastighet medför fara för trafiksäkerheten.

Det nu tillämpade systemet för bestämmandet av hastighetsgränserna och utmärkandet av dessa har kritiserats av rikspolisstyrelsen, som vid upprepade tillfällen kritiserat det nuvarande systemet bl. a. i yttrande till kommunikationsdepartementet redan den 10 augusti 1968.

Rikspolisstyrelsen föreslog att man i stället skulle göra en indelning av vägnätet i motorvägar, Europavägar och övriga vägar samt fastställa en högsta tillåten hastighet för dessa till förslagsvis respektive 130, 110 och 90 km/tim. Genom att ta in författningsbestämmelse härom skulle dessa hastighetsgränser inte behöva utmärkas med vägmärke. Endast av vägens standard betingade avvikelser från den generellt tillåtna högsta hastigheten för ifrågavarande vägtyp behövde anges med vägmärke. Genom ett sådant system skulle antalet vägmärken minska radikalt. Det skulle vidare bli möjligt att med hänsyn till årstid och andra förhållanden göra ändringar av de generella hastighetsgränserna utan att byta eller täcka över vägmärken.

Även om det av rikspolisstyrelsen föreslagna systemet i vad det avser utmärkandet av hastighetsgränserna ej överensstämmer med vissa internationella bestämmelser, anser jag att ett sådant system har så påtagliga fördelar att jag hemställer,

att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t måtte begära sådan författningsändring,

att den tillåtna hastigheten för motorfordon utom tätbebyggt område fastställs efter generella regler, förslagsvis till 130 km/tim på motorväg, 110 km/tim på Europaväg som inte är motorväg samt 90 km/tim på annan väg,

att denna hastighet inte behöver anges med vägmärke,

att på viss väg eller vägsträcka kan fastställas högre eller

lägre hastighet än som eljest gäller på ifrågavarande typ av väg, samt

att sådan avvikelse från eljest tillåten hastighet anges vid sträckans början med vägmärke upptagande tillåtet kilometertal och vid sträckans slut med vägmärke »Hastighetsbegränsning upphör».

Stockholm den 28 januari 1970

*Essen Lindahl (s)*

---