

## Nr 64

*Utlåtande i anledning av motion om generell hastighetsbegränsning på väg utom tätbebyggt område.*

Tredje lagutskottet har behandlat en inom riksdagens andra kammare väckt och till lagutskott hänvisad motion, nr 598 av herr *Lindahl*.

I motionen hemställes

»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'».

Syftet med motionen är att få till stånd en minskning av antalet vägmärken, som anger hastighetsbegränsning.

Över motionen har utskottet på sätt föreskrives i 46 § riksdagsordningen inhämtat utlåtanden från rikspolisstyrelsen, statens trafiksäkerhetsverk och statens vägverk. På begäran av utskottet har yttrande därjämte avgivits av Nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande.

*Gällande bestämmelser m. m.*

Hastighetsgränser för motorfordon har funnits i landet sedan 1907, då den första förordningen om automobiltrafik trädde i kraft. De maximihastigheter, som då föreskrevs, var mycket låga och gällde alla slag av motorfordon.

Dessa hastighetsgränser höjdes genom 1916 års förordning om automobiltrafik och 1923 års förordning om motorfordon men avsåg fortfarande alla slags motorfordon.

Genom ikraftträdandet av 1930 års motorfordonsförordning infördes emellertid fri hastighet för personbilar och motorcyklar utom tätbebyggt område.

Däremot gäller enligt *vägtrafikförordningen den 28 september 1951* Bihang till riksdagens protokoll 1970. 9 saml. 3 avd. Nr 64

(VTF) bestämda hastighetsgränser dels för vissa tyngre fordon och fordonskombinationer, dels för fordon i allmänhet vid färd inom tätbebyggt område, dels för vissa fordon med band eller med hjul av hårt material. Bestämmelserna återfinns i 56 § 1—3 mom. VTF och innebär bl. a., att buss eller lastbil med totalvikt över 3,5 ton inte får föras med högre hastighet än 90 km i timmen på motorväg och motortrafikled och i övrigt 70 km i timmen, samt att fordons hastighet inom tätbebyggt område inte får överstiga 50 km i timmen.

Beträffande fordons hastighet i övrigt föreskrivs i 46 § 1 mom. VTF att den skall anpassas till vad trafiksäkerheten och behörig hänsyn till omständigheterna kräver. Särskilt åligger det förare av fordon att hålla en med hänsyn till förhållandena tillräckligt låg hastighet i vissa uppräknade fall, som återspeglar situationer där sikten kan antas skymd eller förhållandena i övrigt påbjuder särskild försiktighet.

*Tillfälliga hastighetsbegränsningar* har fr. o. m. år 1960 ägt rum i landet 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 hemställan av tredje lagutskottet (3LU 1964: 32) anmälde riksdagen att den inte funnit anledning till erinran här emot. De tillfälliga hastighetsbegränsningarna har sedan år 1961 meddelats med stöd av 56 § 4 mom. VTF.

I proposition till 1967 års riksdag (nr 111) förordades en ordning med hastighetsbegränsningar *differentierade* efter olika vägars beskaffenhet. I samband därmed föreslogs ändring i 56 § 4 mom. så att Kungl. Maj:t eller den myndighet Kungl. Maj:t bestämde kunde meddela allmänna föreskrifter om hastighetsbegränsning utan dåvarande inskränkning till viss tid. I sitt av riksdagen godkända utlåtande (3LU 1967: 38) tillstyrkte tredje lagutskottet den föreslagna ändringen, vilken infördes genom *KF den 9 juni 1967*.

Med stöd av 56 § 4 mom. VTF har Kungl. Maj:t därefter i *kungörelse den 6 oktober 1967 (nr 566) om differentierad allmän hastighetsbegränsning på väg utom tätbebyggt område* förordnat att motorfordon ej får föras med högre hastighet än 90 km/tim på väg utom tätbebyggt område. Utan hinder härav får statens trafiksäkerhetsverk, efter förslag från vägförvaltningen i länet och efter samråd med statens vägverk bestämma att

högsta tillåtna hastigheten på viss väg eller vägsträcka skall vara 110 km/tim eller, i fråga om motorväg, 110 eller 130 km/tim. Dessa bestämmelser har efter förordnande i särskild *kungörelse den 22 mars 1968 (nr 91)* tillämpats från och med den 8 maj 1968.

Lokala trafikföreskrifter rörande färdhastighet kan jämlikt 61 § VTF utfärdas av länsstyrelse. Sådana allmänna hastighetsgränser, som Kungl. Maj:t bestämt med stöd av 56 § 4 mom. VTF, får dock inte höjas genom lokal trafikföreskrift.

Hastighetsbegränsning utmärkes med särskilt vägmärke, benämnt »Begränsad hastighet» och utgörande nr 69 i den i 16 § *kungörelsen den 27 januari 1966 (nr 270) om vägmärken m. m. (VMK)* intagna förteckningen över förbudsmärken. Enligt 12 § VMK anger märke för begränsad hastighet att begränsningen gäller till plats där slutmärke, nr 90 »Hastighetsbegränsning upphör», satts upp eller annan sådan begränsning anges med nytt vägmärke. Beträffande utmärkning av hastighetsbegränsning i övrigt stadgas i 13 § VMK att om hastighetsbegränsning gäller även efter vägkorsning skall vägmärke, som anger begränsningen, upprepas efter korsningen. Gäller hastighetsbegränsning en längre vägsträcka skall märket därutöver upprepas på lämpliga avstånd.

När differentierad allmän hastighetsbegränsning infördes begränsades ökningen av antalet förbudsmärken genom att i den ovannämnda *kungörelsen nr 566/1967* föreskrevs att högsta tillåtna hastigheten 90 km/tim behövde anges med förbudsmärke endast där annan hastighetsbegränsning upphörde. På grund av förordnande i *kungörelse den 27 juni 1969 (nr 448)* upphörde emellertid denna bestämmelse att gälla den 1 januari 1970, varför VMK nu är fullt tillämplig. Detta medför att antalet vägmärken kommer att öka. Genom ändring *den 27 juni 1969 (nr 447)* i 16 § VMK har dock åstadkommits en viss begränsning. Enligt 16 § i dess nuvarande lydelse behöver nämligen, utan hinder av 13 §, märke för hastighetsbegränsning ej upprepas efter vägkorsning, om samma hastighetsgräns gäller för samtliga vägar omedelbart före och efter korsningen. I fråga om märke för hastighetsbegränsning inom tätbebyggt område gäller ej bestämmelsen om att förbudsmärke skall upprepas på lämpligt avstånd.

### Motionen

I motionen framhålls till en början att som en följd av de år 1967 införda bestämmelserna om differentierad allmän hastighetsbegränsning på väg utom tätbebyggt område 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.

Motionären påpekar därefter att författningsändringen 1969, då sistnämnda undantagsbestämmelse ströks, kommer att få till följd ytterligare en betydande ökning av antalet vägmärken.

I motionen anförts vidare att det 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 enligt motionären 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. Enligt motionärens uppfattning är det dessutom 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.

Avslutningsvis hänvisar motionären till att rikspolisstyrelsen vid flera tillfällen föreslagit ett system som överensstämmer med det av honom yrkade. Systemet har, anser motionären, så påtagliga fördelar att det bör genomföras även om det ej överensstämmer med internationella bestämmelser i vad avser utmärkandet av hastighetsbegränsning.

#### 1967 års riksdag

I den ovan redovisade *propositionen nr 111* till 1967 års riksdag med förslag till ändring av 56 § 4 mom. VTF anförde chefen för kommunikationsdepartementet, statsrådet Palme, bl. a. följande.

Mera generella föreskrifter om högsta tillåten hastighet påkallas 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 dimen-

sionerande 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 beskaffenhet 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.

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. Av det tillgängliga materialet kan f. n. utläsas, att enhets hastigheter 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 trafikutveckling som bör kunna uppnås inget avgörande skäl mot ett system med hastighetsgränser differentierade efter vägnas 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.

Tredje lagutskottet anförde i sitt av riksdagen antagna utlåtande (3LU 1967: 38) i anledning av propositionen och vissa väckta motioner om försök med differentierad permanent hastighetsbegränsning bl. a. följande.

De allmänna hastighetsbegränsningar, som hittills genomförts, har haft en mycket god inverkan på trafiksäkerheten. Vissa nackdelar är dock förknippade 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. Utskottet förutsätter att resultaten från försöken med de differentierade hastighetsbegränsningarna redovisas för riksdagen för dess definitiva ställningstagande i frågan.

#### Wienkonventionen

I Wien antogs den 8 november 1968 en FN-konvention om vägmärken och trafiksignaler. Konventionen har undertecknats av Sverige. Enligt kon-

ventionen åligger det de fördragsslutande länderna att godkänna det i konventionen beskrivna systemet av vägmärken, vägmarkeringar och trafiksignaler samt att så snart som möjligt införa detta i den egna lagstiftningen. Om i konventionen föreskrivs att visst vägmärke skall användas för att utmärka en viss trafikregel eller för att ge en viss information till vägtrafikanterna, äger jämlikt artikel 3 fördragsslutande land inte rätt att använda annat vägmärke för att utmärka just den regeln eller för att ge just den informationen. Ej heller får, om i konventionen saknas vägmärke för att utmärka viss trafikregel, fördragsslutande land för detta ändamål använda annat i konventionen upptaget vägmärke.

Enligt den till konventionen som bilaga fogade beskrivningen över vägmärken skall hastighetsbegränsning utmärkas med vägmärke nr C 14, vars utseende överensstämmer med vägmärke nr 69 i den svenska vägmärkeskungörelsen. Den plats, där hastighetsbegränsning upphör att gälla, skall utmärkas med vägmärke C 17b, vilket märke motsvarar gällande svenska vägmärke nr 90 »Hastighetsbegränsning upphör».

I artikel 13, som upptar vissa generella bestämmelser beträffande de i bilagan till konventionen beskrivna vägmärkena, föreskrivs bl. a. att förbudsmärken skall sättas upp i omedelbar närhet av den plats där förbudet börjar och att de får upprepas inom det förbjudna området om vederbörande trafikmyndighet anser detta nödvändigt.

### Remissyttranden

*Rikspolisstyrelsen* tillstyrker motionen. *Trafiksäkerhetsverket* och *vägverket* har vitsordat riktigheten i vad motionären anfört om den ökade vägmärkesfloran och riskerna härmed. Båda verken avstyrker dock förslaget om enhetlig maximihastighet hänförlig till viss vägklass. I stället föreslår de att vägmärkeskungörelsen ändras så att hastighetsbegränsning till 90 km/tim behöver anges endast där annan högre hastighetsbegränsning upphör. Därest detta inte skulle gå att genomföra på grund av internationella överenskommelser bör det före den 1 januari 1970 gällande systemet bibehållas. *NTF* framhåller att frågan om generella hastighetsgränser efter vägtyp liksom även frågan om utmärkning av hastighetsgränserna icke kan avgöras utan mycket ingående utredningar.

*Rikspolisstyrelsen* hänvisar i sitt utlåtande först till styrelsens remissyttrande den 14 september 1967 till kommunikationsdepartementet över förslag till ständiga differentierade hastighetsbegränsningar. I detta yttrande framhöll styrelsen angelägenheten av att man vid utformningen av systemet med ständiga hastighetsbegränsningar höll antalet skyltar så lågt som möjligt. Styrelsen ifrågasatte därför om man inte borde överväga en lösning innebärande att lämpliga hastighetsgränser fastställdes för olika väg-

klasser, d. v. s. motorvägar, europa- och riksvägar samt länsvägar. I de fall en väg eller del av väg på grund av lägre standard inte bedömes kunna tåla den för vägklassen i övrigt fastställda hastigheten kunde en lägre hastighetsgräns fastställas. Genom ett sådant system av hastighetsgränser, framhöll styrelsen vidare i yttrandet, skulle man uppnå en bättre anpassning av hastigheten i förhållande till vägen samtidigt som hastighetsgränserna skulle komma att framstå som meningsfulla för vägtrafikanterna, vilket vore av stor betydelse för en god efterlevnad. För att nå samma effekt med ett system med *en* bashastighet måste man tillgripa en omfattande differentiering av hastigheterna både ovanför och under den fastställda bashastigheten, vilket skulle innebära ett mycket stort antal skyltar. Om en sådan anpassning inte skedde utan bashastigheten finge gälla mera generellt, komme efterlevnaden av hastighetsgränsen att bli dålig.

Styrelsen hänvisar vidare till sitt yttrande till kommunikationsdepartementet den 10 augusti 1968 över förslag rörande fortsatta försök med differentierad allmän hastighetsbegränsning, i vilket yttrande styrelsen erinrade om yttrandet 1967 samt framhöll att mängden av märken och markeringar ökat så mycket att förarna har uppenbara svårigheter att uppfatta alla de anvisningar som dessa ger och att anhopningen av märken i åtskilliga fall synes vara sådan att den överstiger den normale förarens observationsförmåga.

Styrelsen anför därefter att erfarenheterna från polisens trafikövervakning under 1968 och 1969 ytterligare bestyrkt olägenheterna av det system som nu tillämpas. Det stora antal vägmärken som kantar våra vägar medför en omedveten avtrubning av uppmärksamheten på märkena. Särskilt i fråga om vägmärken, som utmärker hastighetsgränser, är det svårt för många fordonsförare att vid långfärder registrera de ofta förekommande variationerna i hastighetsbegränsningen. Här påtalade förhållanden skapar enligt styrelsen stora svårigheter för polisen när det gäller att bedriva en effektiv trafikövervakning. Förare som överskridit hastighetsgränsen uppger ofta att de inte observerat förbudsmärket och att de är helt ovetande om att de begått en överträdelse av förbudet. De anser, att den bristande uppmärksamheten är ursäktlig och finner sig orättvist behandlade när polisen ingriper. Detta vållar onödig diskussion och irritation. Det kan dessutom konstateras, att »skyltblindhet» ej sällan varit en bidragande orsak till inträffade trafikolyckor.

Den ändring i fråga om utmärkning av hastighetsbestämmelserna som skett genom Kungl. Maj:ts kungörelse den 27 juni 1969 (nr 448) kommer enligt av styrelsen inhämtade upplysningar att kräva en ökning av antalet vägmärken som beräknas uppgå till mellan 60 000 och 100 000 märken. Härigenom kommer ovan beskrivna situation att ytterligare avsevärt förvärras. Styrelsen vill i detta sammanhang klart deklarera, att polisen inte har de resurser som krävs för att övervaka efterlevnaden av ett system för

hastighetsbegränsningar, som inte har tillräcklig förankring hos trafikanterna. Därigenom kommer inte heller systemet att ha avsedd effekt.

Styrelsen framhåller vidare att de generella reglerna rörande hastigheten aldrig kan bli annat än tumregler, fastställda utan hänsynstagande till de skiftande förhållanden i fråga om väglag, sikt etc. som råder i vårt land. Därför gäller det att så långt möjligt få föraren att känna sitt eget ansvar för hastighetsanpassningen. Detta sker inte genom ständiga påminnelser om högsta tillåtna hastighet.

Från trafiksäkerhetssynpunkt är det därför enligt styrelsens mening synnerligen angeläget dels att det skapas enkla trafikregler, som trafikanterna kan hålla reda på, dels att antalet vägmärken utmed våra vägar begränsas så mycket som det med hänsyn till trafiksäkerhetskraven är möjligt. Det i motionen framförda förslaget om hastighetsdifferentiering efter vägklass medför att hastighetsmärken inte behöver finnas på andra platser än där hastighetsnedsättning på grund av speciella förhållanden, som kan medföra trafikfara, blir nödvändig. Hastighetsreglerna kommer därjämte att bli enkla att tillämpa för den enskilde trafikanten samtidigt som generella förändringar av hastighetsgränserna kan vidtas utan att omskyllning behövs. De förslag, som läggs fram i motionen, överensstämmer således helt med den uppfattning som rikspolisstyrelsen hävdar under flera år. Det är styrelsens bestämda uppfattning att ett genomförande av förslaget kommer att innebära stora praktiska fördelar och ha en positiv inverkan på trafiksäkerheten.

Vägverket vitsordar riktigheten i de iakttagelser som motionären gjort och framhåller att på grund av de år 1969 ändrade bestämmelserna kommer antalet vägmärken för hastighetsbegränsning att utökas med mellan 20 000 och 40 000 endast vad avser utmärkning av den s. k. bashastigheten 90 km/tim.

Vägverket anför vidare att på den del av vägnätet, där trafikanterna ej kan hålla en hastighet av 90 km/tim, kommer det sannolikt att bli nödvändigt att successivt föreskriva lägre hastighet, 70, 50 eller 30 km/tim med hänsyn till att utmärkningen med 90 km/tim på sådana avsnitt synes helt oförståeligt för trafikanterna. Denna utveckling innebär i stort sett att man i fortsättningen differentierar hastigheten på *hela* vägnätet. Man kommer med andra ord att föreskriva den hastighet som med hänsyn till bl. a. vägens geometriska standard anses vara lämplig ur trafiksäkerhetssynpunkt på varje särskild del av vägnätet. Svårigheterna att rätt bedöma och rekommendera lämpliga hastigheter på detta sätt är uppenbara. Systemet kommer dessutom, särskilt med hänsyn till den i vårt land långa vinterperioden med halka och till skilda förarens varierande körskicklighet, att vara helt irrelevant. Det torde även bli helt omöjligt att med rimliga resurser övervaka efterlevnaden av ett sådant system.



Vägverket påpekar vidare att den senast nämnda ytterligare differentieringen av hastigheterna kommer att medföra en ökning av antalet vägmärken i storleksordningen 40 000—60 000 st. Den sammanlagda kostnaden för de sålunda erforderliga 60 000—100 000 vägmärkena kan bedömas till mellan 6 och 10 miljoner kronor.

Med hänsyn till den stora ökning av antalet vägmärken och till den höga kostnad systemet innebär är det enligt vägverkets uppfattning ytterst angeläget att man i stället prövar förenklade lösningar av utmärkningsfrågan. Vagnätets standard varierar emellertid så starkt inom vardera av grupperna europavägar och övriga vägar att det torde vara omöjligt att genomföra motionärens förslag i dess helhet.

Vägverket framhåller att för undvikande av de i motionen relaterade olägenheterna ur psykologisk synpunkt med utmärkning av hastighetsbegränsning 90 km/tim på vägar, som i och för sig ej tillåter en så hög hastighet ens under barmarkstid, är det synnerligen önskvärt att ha möjlighet till en utmärkning som ej direkt anger 90 km/tim på platser där man övergår från 50 eller 70 km/tim eller lägre hastighet till 90 km/tim. Märke 90 i vägmärkeskungörelsen föreslås därvid bli använt. Samtidigt bör märkets betydelse ändras till »Hastighetsbegränsning som anges på märket upphör». Därmed kan märket skiljas från märke 170 »Hastighetsbegränsning upphör». Vägverket vill för sin del med tanke på de ovan anförda konsekvenserna ur psykologisk och kostnadsmässig synpunkt förorda en sådan lösning. Om denna möjlighet ej anses föreligga med tanke på internationella överenskommelser bör enligt vägverkets uppfattning det före den 1 januari 1970 gällande systemet bibehållas. De olägenheter som skulle följa av att hastigheten ej utmärkes torde vara små i jämförelse med de relaterade nackdelarna med det nya systemet.

Vägverket förklarar sig avslutningsvis vilja framhålla att systemet med differentierad hastighetsbegränsning enligt uttalande av riksdagen är att betrakta som försök. Det måste anses mindre rationellt att påbörja en så långt gående uppsättning av märken det här är fråga om och som successivt leder till att hela vagnätet differentieras med avseende på högsta tillåten hastighet, innan slutlig ställning tagits av riksdagen till vilket system, som med utgångspunkt från resultatet av pågående försök, skall gälla i landet. Enligt vägverkets mening torde det krävas mer omfattande utredningar som tar hänsyn till förhållandena inte endast på det primära utan även på det sekundära vagnätet innan beslut fattas i denna fråga, som måste betraktas som principiellt viktig för ernående av ett rationellt och väl fungerande system med hastighetsbegränsningar i landet.

*Trafiksäkerhetsverket* delar den allmänna uppfattning som kommit till uttryck i motionen om riskerna med en ymnig vägmärkesflora längs våra vägar. Verket delar också vägverkets åsikt att någon enhetlig maximihastighet hänförlig till viss vägklass icke är möjlig att realisera på grund av väg-

nätets varierande standard, och trafiksäkerhetsverket anser därför att förslaget i den delen av motionen inte bör genomföras.

Trafiksäkerhetsverket framhåller att verket tidigt insåg det från psykologisk synpunkt olämpliga i att med märket för hastighetsbegränsning och talet 90 ange att en begränsning till 50 eller 70 km/tim upphör, om vägen i fråga i fortsättningen har en standard som ej medger att den högre hastigheten kan tillämpas. Verket anför vidare.

Trafiksäkerhetsverket ansåg att dessa olägenheter var av sådan art att en ändring borde ske och hemställde därför i skrivelse till Konungen den 12.7.1968 att kungörelsen 1967:566 måtte ändras så, att hastighetsbegränsning till 90 km/tim behövde anges med förbudsmärke med siffran 90 endast där annan *högre* hastighetsbegränsning upphörde. Vid övergång från annan *lägre* hastighetsgräns till 90 km/tim skulle i stället märket »Hastighetsbegränsning upphör» sättas upp. Kungl. Maj:t biföll ej verkets framställning bl. a. med anledning av att det förslag som sedermera resulterade i 1968 års internationella konvention om vägmärken och signaler uppgavs inte förutsätta ett sådant utmärkningssystem.

Med anledning av de ovan omnämnda ändrade författningsbestämmelserna (1969:447 och 448) har trafiksäkerhetsverket utarbetat nya föreskrifter angående utmärkning av hastighetsbegränsning. De ändrade bestämmelserna och därmed även verkets föreskrifter kommer, som också framhålls i motionen, att medföra en stor ökning av antalet förbudsmärken och då i första hand av 90-märken. Vägmärkena kommer successivt att sättas upp så snart det är möjligt med hänsyn till väderleksförhållandena.

Trafiksäkerhetsverket framhåller därefter i likhet med vägverket att det för att motverka den negativa effekten av denna 90-utmärkning blir nödvändigt med en successiv differentiering av hastigheten genom lokala trafikföreskrifter på allt större del av det sekundära allmänna vägnätet liksom, vilket blir en följd därav, på ett stort antal enskilda vägar. Trafiksäkerhetsverket bekräftar också vägverkets uppgifter om storleken av ökningen i antalet vägmärken.

Trafiksäkerhetsverket anser vidare att de nya bestämmelserna genom den stora förekomsten av 90-märkena i fortsättningen praktiskt torde omöjliggöra införandet av tillfällig hastighetsbegränsning lägre än 90 km/tim, t. ex. vid helger.

Avslutningsvis anför trafiksäkerhetsverket följande.

Förslaget till principer för utmärkning av avsteg från generellt gällande hastighetsbegränsning enligt motionen överensstämmer till stor del med det förslag som trafiksäkerhetsverket angav i sin ovannämnda skrivelse till Konungen den 12.7.1968 och som verket fortfarande anser riktigt. Det har emellertid gjorts gällande att 1968 års internationella konvention om vägmärken och signaler, som undertecknats av Sverige, skulle göra det omöjligt att genomföra ett sådant utmärkningssystem. Det bör tilläggas att frågan sannolikt inte har större aktualitet i så många andra av de till konventionen anslutna staterna eftersom generell hastighetsbegränsning hittills införts endast i ett fåtal av dessa stater.

Om det inte är möjligt att genomföra den av verket förordade förenklingen av det system som tillämpats under 1968 och 1969 måste det enligt verkets mening vara lämpligast att behålla detta system oförändrat utan den under år 1969 beslutade utvidgningen i avvaktan på att riksdagen får tillfälle att ta slutlig ställning till frågan om Sverige skall ha fortsatt generell hastighetsbegränsning och i så fall hur en sådan begränsning skall vara utformad. En sammankoppling av frågan om fortsatt generell hastighetsbegränsning med frågan om utmärkning av densamma, så att de kan lösas i ett sammanhang, måste anses ligga nära till hands. Att i enlighet med nu införda bestämmelser sätta upp en mängd vägmärken, som kanske om något år inte erfordras, kan inte anses vara rationellt.

NTF hänvisar först till ett av NTF avgivet yttrande den 13 augusti 1968 till kommunikationsdepartementet, i vilket yttrande NTF föreslog att länsstyrelsen för småvägarna skulle föreskriva en efter detta vägnäts standard anpassad högsta hastighet, d. v. s. ofta 70 km/tim, samt att regelrätt utmärkning med vägmärket »Begränsad hastighet» borde genomföras.

NTF framhåller därefter, att några beslut beträffande differentierade hastighetsbegränsningar icke hör fattas innan resultaten av den nyss avslutade försöksverksamheten med sådana hastighetsgränser hunnit analyseras. Med tanke på den mycket varierande standarden på vägar av samma typ kan frågan om generella hastighetsgränser allt efter vägtyp icke avgöras utan mycket ingående utredningar. Detta gäller också frågan om utmärkning av hastighetsgränserna. Därtill kommer att hänsyn måste tas till de internationella bestämmelser som gäller beträffande vägmärken.

### Utskottet

Enligt 56 § 4 mom. vägtrafikförordningen (VTF) äger Kungl. Maj:t meddela de allmänna föreskrifter om högsta hastighet på väg utom tätbebyggt område som kan finnas påkallade. Med stöd av detta stadgande har Kungl. Maj:t i kungörelse den 6 oktober 1967 om differentierad allmän hastighetsbegränsning på väg utom tätbebyggt område förordnat med tillämpning från och med den 8 maj 1968 att motorfordon inte får föras med högre hastighet än 90 km/tim på sådan väg; dock äger trafiksäkerhetsverket bestämmande att högsta tillåtna hastigheten på viss väg skall vara 110 km/tim eller, i fråga om motorväg, 110 eller 130 km/tim. Lokala begränsningar i dessa högsta tillåtna hastigheter kan beslutas av länsstyrelse.

Bestämmelser om vägmärken finns intagna i vägmärkeskungörelsen (VMK). Enligt VMK anger förbudsmärket nr 69 »Begränsad hastighet», att hastighetsbegränsning gäller till plats där slutmärket nr 90 »Hastighetsbegränsning upphör» satts upp eller annan hastighetsbegränsning anges med nytt vägmärke. Märket nr 69 skall sättas upp där hastighetsbegränsning börjar och det skall enligt 13 § VMK upprepas efter vägkorsning, om hastighetsbegränsning gäller även efter korsningen. Omfattar hastighetsbegräns-

ningen längre vägsträcka skall märket därutöver upprepas på lämpliga avstånd. När den differentierade allmänna hastighetsbegränsningen infördes begränsades den ökning av antalet förbudsmärken, som skulle blivit en följd av det nya systemet, genom att i 1967 års kungörelse föreskrevs att den högsta tillåtna hastigheten 90 km/tim behövde anges med förbudsmärke endast där annan hastighetsbegränsning upphörde. Detta innebar i jämförelse med bestämmelserna i VMK att förbudsmärke ej behövde upprepas under en längre hastighetsbegränsad vägsträcka och inte heller efter vägkorsning om samma hastighetsgräns gällde för samtliga vägar omedelbart före och efter korsningen. Däremot skulle förbudsmärket självfallet upprepas efter vägkorsning, där olika hastighetsgränser gällde för vägarna, eftersom i detta fall annan hastighetsbegränsning kom att upphöra vid vägkorsningen. Enligt vad utskottet erfarit lär dock i praktiken förbudsskyltar icke ha uppsatts i sistnämnda fall. Genom kungörelse den 27 juni 1969 hävdades undantagsbestämmelsen i 1967 års kungörelse, varför VMK nu är fullt tillämplig. I samband med att nämnda undantagsbestämmelse upphörde infördes dock i 16 § VMK en särskild bestämmelse innebärande att i överensstämmelse med den tidigare undantagsbestämmelsen förbudsmärke ej behöver upprepas efter vägkorsning om samma hastighetsgräns gäller för samtliga vägar omedelbart före och efter korsningen. Skillnaden mellan de före år 1969 tillämpliga bestämmelserna och gällande bestämmelser består sålunda endast i att förbudsmärket numera måste upprepas på lämpliga avstånd om hastighetsbegränsning gäller för en längre vägsträcka. Den nya regleringen innebär dock att antalet vägmärken kommer att öka. Genom att 1967 års bestämmelser, såsom ovan framhållits, icke tillämpades i full utsträckning kommer ökningen emellertid att bli väsentligt större än som föranleds av själva ändringen av bestämmelserna.

I motionen framhålls att de ovan redovisade åren 1967 och 1969 införda bestämmelserna fått till följd en ökning av antalet vägmärken som inger allvarliga betänkligheter. Motionären påpekar att ju fler vägmärken som sätts upp utefter våra vägar desto större blir svårigheterna för trafikanterna att kunna observera de olika vägmärkena och anpassa sin körning efter dessa. Enligt motionärens uppfattning är det vidare från psykologisk synpunkt ytterst otillfredsställande att vägmärke, som anger 90 km/tim såsom högsta tillåtna hastighet, uppställs även på väg som har så låg standard, att färd med denna hastighet innebär fara för trafiksäkerheten. Motionären yrkar därför att riksdagen begär hos Kungl. Maj:t *dels* att det nuvarande systemet för hastighetsbegränsning slopas och att i stället den tillåtna hastigheten för motorfordon utom tätbebyggt område fastställs efter väglklasser, förslagsvis 130 km/tim på motorväg, 110 km/tim på europaväg, som inte är motorväg, samt 90 km/tim på annan väg, *dels* att denna hastighet inte skall behöva anges med vägmärke, *dels* att för viss väg eller vägsträcka skall kunna fastställas högre eller lägre hastighet än som gäller

för vägtypen, och *dels* att sådana avvikelser från eljest tillåten hastighet skall anges vid hastighetsbegränsningens början med vägmärket nr 69 och vid sträckans slut med vägmärket nr 90.

Såsom framgår av den föregående redogörelsen uttalade utskottet år 1967 i sitt av riksdagen godkända utlåtande i anledning av den till grund för nu gällande bestämmelser om hastighetsbegränsning liggande propositionen att det särskilt med hänsyn till att olika vägar är dimensionerade för olika hastigheter och med beaktande av den varierande trafikintensitet som förekommer på skilda vägar kunde vara ändamålsenligt att hastighetsgränser differentieras. Utskottet fann sig dock icke på då tillgängligt jämförelsematerial kunna ta ställning till frågan om sådan hastighetsbegränsning borde införas slutligt. Försök borde därför göras på området. Utskottet förutsatte att resultaten från försöken med de differentierade hastighetsbegränsningarna skulle redovisas för riksdagen före dess definitiva ställningstagande i frågan. Någon sådan redovisning har ännu icke avlämnats till riksdagen. Utskottet anser därför att — även om införandet av den differentierade allmänna hastighetsbegränsningen medfört en ökad skyltning — någon ändring i gällande system för närvarande icke bör ske. Enligt utskottets mening synes dessutom, såsom trafiksäkerhetsverket och vägverket framhållit, motionärens förslag om maximihastighet hänförlig till viss vägklass icke möjligt att realisera på grund av vägnätets högst varierande standard. Med hänsyn till det anförda bör motionen i denna del avslås.

Det nya hastighetsbegränsningssystemet har såsom motionären och remissinstanserna framhållit bl. a. fått till följd att det i dag på vissa vägsträckor uppsatts förbudsskyltar, som utvisar 90 km/tim såsom högsta tillåtna hastighet, fastän vägens standard är sådan att den icke medger att fordon utan risk kan framföras med denna hastighet. Från trafiksäkerhetssynpunkt måste detta förhållande anses i hög grad otillfredsställande. Enligt utskottets mening kan en förbättrad trafiksituation icke uppnås om inte hastighetsgränserna framstår som naturliga och befogade för trafikanterna. Till en del skulle detta problem kunna lösas genom det i motionen och av flera remissinstanser framlagda förslaget att övergång från lägre hastighet till 90 km/tim skulle markeras med slutmärket nr 90 i stället för som nu med förbudsmärket nr 69. Det förstnämnda märkets betydelse måste då ändras till »Hastighetsbegränsning som anges på märket upphör». Såsom framgår av den föregående redogörelsen har emellertid Sverige anslutit sig till den i Wien den 8 november 1968 antagna FN-konventionen om vägmärken och trafiksignaler. I konventionen har upptagits ett vägmärke nr CI7b med samma utseende som det svenska vägmärket nr 90 och med betydelsen »Hastighetsbegränsning upphör». Enligt konventionen får vidare fördragslutande stat inte använda i konventionen upptaget vägmärke för att ge annan information till vägtrafikanterna än som föreskrivs i denna. Den ifrågasatta ändringen av betydelsen av vägmärket nr 90 skulle således strida

mot konventionen. På grund härav kan utskottet icke heller i denna del tillstyrka motionen. Utskottet vill också med hänsyn till den alltmer ökande fordonstrafiken över gränserna understryka vikten av att vägmärken med samma utseende också har samma betydelse oavsett i vilket land vägmärket är uppsatt.

Enligt utskottets mening synes för närvarande den enda lösningen på nämnda problem vara att det för sämre vägsträckor utfärdas lokala föreskrifter om lägre högsta tillåtna hastighet än 90 km/tim. Denna ytterligare differentiering av hastighetsgränserna kommer dock såsom remissinstanserna påpekat att medföra en ökning av antalet vägmärken. Denna olägenhet torde emellertid få godtas. Utskottet ville dock framhålla att en viss begränsning i antalet vägmärken borde kunna åstadkommas genom att restriktivitet iakttas vid tillämpningen av bestämmelsen att förbudsmärken skall upprepas på lämpliga avstånd.

Utskottet hemställer på grund av det anförda

att motionen II: 598 icke föranleder någon riksdagens åtgärd.

Stockholm den 10 november 1970

På tredje lagutskottets vägnar:

ERIK GREBÄCK

---

*Vid detta ärendes behandling har närvarit:*

från f ö r s t a kammaren: herrar Göran Karlsson (s)\*, Svante Kristiansson (s), Åkesson (fp), Ebbe Ohlsson (m), Erik Jansson (s)\*, Ernulf (fp), Ferdinand Nilsson (cp) och fru Landberg (s);

från a n d r a kammaren: herrar Grebäck (cp), Svenning (s)\*, Ekström (s)\*, fröken Anderson (s), herrar Hammarberg (s)\*, Wachtmeister (m), Josefson i Arrie (cp) och Sellgren (fp).

---

\* Ej närvarande vid utlåtandets justering.