

Nr 68

Utlåtande i anledning av väckta motioner om ändring av vissa stadganden i vägtrafikförordningen, m. m.

Andra lagutskottet har till behandling förehaft två inom riksdagen väckta, till lagutskott hänvisade motioner, nr 368 i första kammaren av herrar *Lundström* och *Edström* samt nr 427 i andra kammaren av herr *Carlsson* i Stockholm m. fl.

I motionerna, vilka är likalydande, har framlagts vissa förslag till ändringar och kompletteringar av gällande trafiklagstiftning. Motionärerna har sålunda föreslagit,

1) att vägmärke som tillkännager förbud mot omkörning mellan motordrivna fordon obligatoriskt uppsättes jämväl vid vägens högra kant,

2) att förbudet att stanna eller uppställa fordon vid vägkorsning inom ett avstånd av tio meter från korsande körbanas närmaste ytterkant samt inom ett område av tio meter före övergångsställe för gående inskränkes till sex meter från ytterkanten respektive övergångsstället,

3) att omkörning — med iakttagande av nödig försiktighet — skall få ske till vänster inom tätbebyggt område på gata med dubbla, markerade körbanor i trafikriktningen,

4) att en uppmjukning av vänsterregeln sker på så sätt, att trafiken på starkt trafikerade leder i städerna skall kunna framgå utan att lämna från vänster kommande fordon företräde och att en dylik »led med företrädesrätt» utmärkes med särskilt vägmärke, lämpligen utformat som ett diagonalställt vägnummERMärke,

5) att vänsterregeln upphäves beträffande trafik, som från enskild väg passerar eller svänger in på allmän väg,

6) att dragfordon med tillkopplad släpvagn skall vara utrustat med en på vänstra, främre stänkskärmen på en pejlstång av böjligt material placerad skylt med texten »Släp»,

7) att fordon, som i mörker uppställts å väg utom tätbebyggt område, utmärkes med förvarnande tecken, samt

8) att den nu föreskrivna skyldigheten att ha cykel utrustad med belysnings- och reflexanordningar vid färd på väg under mörker utsträcker till att gälla även vid färd under dager.

Med hänvisning till dessa förslag har motionärerna hemställt, att riksdagen måtte beträffande förslaget under 7) anhålla hos Kungl. Maj:t om skyndsamt utredning och beträffande övriga förslag besluta sådana änd-

ringar i vägtrafikordningen och vägmärkeskungörelsen, som erfordras för de av motionärerna förordade reformerna.

Beträffande de skäl motionärerna åberopat till stöd för sin hemställda får utskottet, i den mån redogörelse därför icke lämnas i det följande, hänvisa till motionen I:368.

Över motionerna har utskottet, såvitt de avser förslagen under 2), 3) och 5), i den ordning 46 § riksdagsordningen föreskriver inhämtat yttranden från väg- och vattenbyggnadsstyrelsen samt statens trafiksäkerhetsråd. Utskottet har därjämte berett Nationalföreningen för trafiksäkerhetsfrämjande, Folkbrörelsernas motorförbund, Kungliga automobilklubben, Motormännens riksförbund och Motorförarnas helnykterhetsförbund tillfälle att avgiva yttranden över motionerna i dessa delar. De tre sistnämnda har därvid avgivit yttrande genom sitt gemensamma organ Motororganisationernas samarbetsdelegation.

Placering av vägmärken vid omkörningsförbud

Gällande bestämmelser

Enligt 12 § kungörelsen den 7 december 1951 angående vägmärken m. m. skall förbudsmärken uppsättas vid vänstra vägkanten i körriktningen räknat. Förbudsmärken som anger begränsad hastighet skall, då det icke användes endast för upprepat tillkännagivande av gällande förbud, uppsättas på allmän väg jämväl vid högra vägkanten. Om så finnes erforderligt, skall detta ske även i fråga om annat förbudsmärke. Där icke annat befinnas av förhållandena på platsen, skall märket uppsättas vinkelrätt mot vägen och på ett avstånd av högst tre meter från körbanans kant. Märket skall vidare uppsättas vid den plats på vägen, där förbudet tar sin början, dock att till förberedande upplysning om att förare nalkas plats på vägen, där förbud tar sin början, förbudsmärke må användas med därunder anbragt tilläggstavla, angivande avståndet till den plats, som förbudet avser.

Historik

I samband med tillkomsten av den allmänna hastighetsbegränsningen inom tätbebyggda områden 1955 företogs den ändringen i vägmärkeskungörelsen, att förbudsmärken angående begränsad hastighet skulle placeras icke som tidigare endast vid den vänstra vägkanten utan jämväl vid den högra. Ändringen torde ha föranletts av uttalanden av *Kungliga automobilklubben* och *Motormännens riksförbund* i samband med remissbehandlingen av det av 1953 års trafiksäkerhetsutredning år 1954 framlagda betänkandet. I samband därmed företogs jämväl den justeringen av vägmärkeskungörelsen, att även andra förbudsmärken, om så befanns erforderligt, skulle uppsättas vid både den vänstra och den högra vägkanten.

Vid 1960 års riksdag väcktes motioner med samma yrkande som det nu förevarande. Yrkandet avslogs av riksdagen med följande i *andra lagutskottets* utlåtande nr 63 intagna motivering:

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen har i föreskrifter, utfärdade den 21 maj 1959, stadgat, att ett flertal särskilt angivna vägmärken, däribland förbudsmärke avseende omkörning, skall såvitt angår motorväg och fyrfilig väg anbringas såväl vid vägens vänstra som dess högra sida eller, i förekommande fall, på mittremsa eller mittrefuge. I yttrande över motionerna har styrelsen icke funnit tillräckliga skäl föreligga för motsvarande föreskrifter beträffande tvåfilig väg. Utskottet är av samma uppfattning. Det måste nämligen i stor utsträckning bli beroende på lokala förhållanden, huruvida uppsättande av märke på båda sidor av vägen kan anses erforderligt. För sådana fall finns redan föreskrift i vägmärkeskungörelsen. Härtill kommer att uppsättande av dubbla märken skulle förorsaka stora kostnader samt att dessa knappast torde komma att motsvara nyttan av åtgärden.

Förbud att stanna eller uppställa fordon inom visst avstånd från vägkorsning och övergångsställe för gående

Gällande bestämmelser

Med stannande av fordon avses själva åtgärden att bringa ett i gångvarande fordon till stillastående. Uppställning betecknar fordonets kvarstående. Även ett aldrig så kort stillastående är att betrakta som uppställning. Uppställning som icke blott pågår tillfälligt under kortare tid för åkandes av- eller påstigning, för av- och pålastning av gods eller för liknande ändamål är att bedöma som parkering.

I 49 § 1 mom. *vägtrafikförordningen den 28 september 1951* ges den allmänna bestämmelsen att fordon icke får på väg stannas eller uppställas på sådan plats eller sådant sätt, att fara uppstår för person eller egendom eller trafiken onödigtvis hindras eller störes. I 2 mom. stadgas att stannande eller uppställning på väg icke får äga rum — utan att trafikförhållandena föranleder det — bl. a. vid vägkorsning inom ett avstånd av tio meter från korsande körbanas närmaste ytterkant samt på tydligt markerat övergångsställe för gående eller inom ett område av tio meter före övergångsstället. Har fordon på grund av motorfel eller av annan sådan orsak blivit stående på nu nämnd plats, åligger det föraren att snarast avlägsna det från körbanan. I rättspraxis har förbudet att stanna vid vägkorsning ansetts gälla vid s. k. T-korsning jämväl på den sida av den genomgående vägen, som befinner sig längst bort från den anslutande vägen.

Historik

I 1936 års *vägtrafikstadga* fanns icke några särbestämmelser om förbud mot stannande och uppställning i anslutning till vägkorsning och över-

gångsställe. Sådana bestämmelser intogs emellertid icke sällan i lokala trafikföreskrifter.

1943 års utredningsman, som hade att inom kommunikationsdepartementet biträda med utredning och förslag i fråga om revision av 1936 års vägtrafikstadga m. m., föreslog i sitt år 1944 avgivna betänkande (SOU 1944:18) att vissa bestämmelser, som förekom i skiida lokala trafikreglementen, skulle intagas i vägtrafikstadgan för att undvika att reglerna på olika orter blev av alltför skiftande natur. Bland dessa bestämmelser var uppställningsförbud vid gatukorsning inom ett avstånd av sex meter från korsande körbanas närmaste ytterkant samt inom ett område av tio meter framför övergångsställe för gående.

1944 års trafikförfattningssakkunniga upptog i sitt år 1948 avgivna betänkande med förslag till vägtrafikförordning m. m. (SOU 1948:34) bestämmelsen om stannande- och uppställningsförbud framför övergångsställe oförändrad men utvidgade förbudsområdet framför vägkorsning till tio meter. De sakkunniga motiverade icke de föreslagna bestämmelserna på annat sätt än att förbud mot stannande och uppställning erfordrades på sådana platser, där stannande och uppställning regelmässigt kunde antagas utgöra en fara eller ett otillbörligt hinder för trafiken.

I propositionen nr 30 till 1951 års riksdag med förslag till vägtrafikförordning m. m. upptogs i huvudsak de bestämmelser, som de sakkunniga föreslagit i hithörande avseenden. Föredragande departementschefen uttalade, att förbudet mot stannande eller uppställning framför övergångsställe för gående syftade till att skapa fri sikt över sådant övergångsställe, men att bestämmelsen naturligen icke var avsedd att utgöra hinder mot att stanna fordon för att lämna företräde åt gående.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen har i framställning till Kungl. Maj:t den 18 mars 1961 förordat att länsstyrelse och stadsmyndighet skall medgivas möjlighet att utfärda lokal trafikföreskrift om undantag från de nuvarande bestämmelserna om uppställningsförbud i vägkorsning. Förslaget tar närmast sikte på sådana T-korsningar, där den genomgående vägen är förhållandevis bred, men torde kunna avse även andra fall under förutsättning att framkomlighet och sikt icke försämras.

Motionerna

Motionärerna framhåller, att en minskning av förbudsområdet från tio till sex meter skulle ge ett tillskott i varje gatukorsning med parkerings-tillåtna gator av parkeringsutrymme om 32 meter, d. v. s. teoretiskt åtta platser. De anför att motiveringen för den nuvarande bestämmelsen är, att bussar och större lastfordon skall få tillräckligt utrymme att svänga om gathörnen. Enligt motionärerna utgör emellertid fordon uppställda nära vägkorsningar hinder för trafik med större fordon endast i korsningar mellan mycket smala gator. På sådana gator råder i allmänhet parkeringsförbud. Å icke parkeringsförbudna gator, skulle vid en sänkning av avstån-

det från tio till sex meter vid behov förbudsområdet kunna utsträckas till tio meter och detta förhållande markeras genom målning av kantstenen.

Remissyttrandena

Beträffande detta förslag har remissinstanserna delade meningar.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen understryker att syftet med ifrågasvarande regler är att sikten och framkomligheten icke skall hindras. Enligt styrelsens mening förekommer fall där några nackdelar i fråga om sikt eller hinder för trafik av en uppmjukning av bestämmelsen beträffande vägkorsning icke skulle behöva ifrågakomma. I detta sammanhang erinrar styrelsen om sin ovannämnda framställning till Kungl. Maj:t, som i huvudsak angår de speciella förhållandena i T-korsningar. Beträffande tio-metersregeln framför övergångsställe anser emellertid styrelsen sig icke kunna förorda någon uppmjukning, i varje fall icke i vad avser annat fordon än cykel, moped eller annan motorcykel. Styrelsen avstyrker därför motionsyrkandet i vidare mån än vad som framgår av det sagda. För ett sådant ställningstagande talar också den omständigheten att man nu är sysselsatt med att söka förenhetliga den nordiska vägtrafiklagstiftningen och att de svenska bestämmelserna i förevarande hänseende skiljer sig från de danska och norska reglerna.

Statens trafiksäkerhetsråd avstyrker förslaget, enär ett genomförande av detsamma skulle avsevärt försämra siktförhållandena. Rådet anser också att det ur trafiksäkerhetssynpunkt är ett intresse att parkering i största möjliga utsträckning sker annorstädes än på gatorna.

Folkrörelsernas motorförbund avstyrker också förslaget. Beträffande tio-metersregeln vid vägkorsning anför förbundet:

Vi vill i detta sammanhang anföra, att de skäl som motiverade tio-metersregelns införande fortfarande är aktuella, enär dels väg- och gatukorsningar på de flesta platser inte breddats och dels utvecklingen gått därhän att fordonen tenderar att bli längre och längre, varför gott svängningsutrymme behövs. Dessutom skulle ett införande av sex-metersregel ytterligare försvåra fordonsförarnas möjligheter att erhålla fri sikt i korsningarna, vilket som konsekvens skulle få att trafiksäkerheten försämrades. Att, som i motionen föreslås, genom lokala trafikföreskrifter m. m. laborera med olika avstånd, anser vi skulle få till följd osäkerhet och förvirring bland fordonsförarna, vilka nu genom de generella bestämmelserna väl känner till tio-metersregeln.

Siktförhållandena vid övergångsställe kräver också enligt förbundet en parkeringsfri zon på tio meter.

Nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande och Motororganisationernas samarbetsdelegation understryker vikten av att åtgärder vidtages för att underlätta parkering i städerna. Eftersom motionärernas förslag icke torde påverka trafiksäkerheten i negativ riktning, tillstyrker de motionerna i denna del.

Omkörning

Gällande bestämmelser

Enligt 47 § 1 mom. *vägtrafikförordningen* skall omkörning av annan vägtrafikanter än gående ske till höger, dock att omkörning av spårvagn skall, då spårens läge medger det, äga rum till vänster. I 2 mom. stadgas förbud mot omkörning där sikten är skyddad, strax före eller i vägkorsning och skarp kurva, samt strax före eller å backkrön eller obehärdat, tydligt markerat övergångsställe för gående. Utan hinder av dessa bestämmelser får emellertid enligt 4 mom. förare av fordon, som föres i körfil passera fordon i annan körfil före eller i vägkorsning såväl till höger som till vänster. Filkörning före vägkorsning kan förekomma antingen på grund av lokal trafikföreskrift i markerade körbanor eller där på grund av trafikens intensitet spontan filkörning utbildats. Likaså äger fordonsförare att, med iakttagande av nödig försiktighet, till vänster omköra fordon, som svänger till höger, eller vars förare tydligt förbereder sådan sväng.

Omkörning till vänster då fordonen framgår i körfiler får således enligt vägtrafikförordningens bestämmelser icke ske annorstädes än före eller i vägkorsning. Av avgöranden i rättspraxis torde emellertid kunna utläsas att omkörning till vänster icke föranleder ansvar, då till följd av trafiktätheten fordonen är inordnade i jämsides löpande kolonner. Frågan angående omkörning till vänster i körfil vid mindre tät trafik och utan anslutning till vägkorsning har icke varit föremål för prövning i högsta instans.

Historik

Bestämmelser om omkörning till vänster i körfil i anslutning till vägkorsning saknades i 1936 års *vägtrafikstadga*. De infördes genom *propositionen nr 30 till 1951 års riksdag* med förslag till vägtrafikförordning m. m. och betingades enligt föredragande departementschefens uttalande »av hänsynen till intresset av trafikens smidiga avveckling».

Motionerna

Motionärerna framhåller, att det är mycket vanligt i stadstrafik med omkörning till vänster även utan anslutning till vägkorsning på sådana gator där plats finns för flera jämsides körande fordon. Framför allt sker detta på gator med dubbla körbanor för trafik i samma riktning, åtskilda med streckad markering, i sådana fall då det i den högra filen körande fordonet på långt avstånd från vägkorsning inlagit denna fil för att förbereda högersväng. Eftersom detta körsätt enligt motionärerna är mest trafiksäkert och ökar framkomligheten i tät trafik, bör det legaliseras. Tillstånd till omkörning till vänster bör dock begränsas till att avse omkörning inom tätbebyggt område på gator med dubbla markerade körbanor

i samma körriktning. Bestämmelsen bör kompletteras med en föreskrift att den omkörande skall iakttaga nödig försiktighet.

Remissyttrandena

Samtliga remissinstanser med undantag av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen är positivt inställda till motionerna i denna del.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen hyser den uppfattningen, att några nämnvärda fördelar av att lagfästa den praxis som utvecklats sig icke torde stå att vinna. Genom en sådan regel skulle osäkerhet uppkomma, då förare av fordon i högerfil önskar föra sitt fordon över i vänsterfil. Styrelsen avstyrker därför förslaget.

Statens trafiksäkerhetsråd ansluter sig i allt väsentligt till motionärernas uppfattning och finner det otillfredsställande att närmare bestämmelser i dessa avseenden saknas. Därigenom skapas enligt rådets mening osäkerhet hos trafikanterna och framkallas fara för trafikolyckor. Hur bestämmelserna bör utformas fordrar emellertid närmare överväganden. Rådet tillstyrker därför att motionärernas förslag göres till föremål för utredning.

Nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande, Folkrorelsernas motorförbund och Motororganisationernas samarbetsdelegation understryker att det i motionerna angivna körsättet i stor utsträckning tillämpas i praktiken till fördel för en smidigare avveckling av trafiken och utan att trafiksäkerheten blir eftersatt. Organisationerna tillstyrker därför motionerna i denna del.

Uppmjukning av vänsterregeln

Gällande bestämmelser

Trafikregler för korsande möte återfinnes i 48 § *vägtrafikförordningen*. Huvudregeln är att, då ett fordon kurs skär ett annat fordon kurs, föraren av det fordon, som har det andra fordonet på sin vänstra sida, skall lämna företräde åt det sistnämnda fordonet. Härmed fritages dock icke någon förare från skyldighet att iakttaga försiktighet vid passerande av eller färd in på korsande eller anslutande väg. Detta skall särskilt gälla den, som från väg med ringa trafik kommer in på väg med livlig trafik. Från huvudregeln göres emellertid tre viktiga undantag. För det första åligger det fordonsförare, som ämnar passera eller eljest köra in på huvudled, att dessförinnan stanna fordonet samt lämna företräde åt fordon på huvudleden, för det andra skall förare, som ämnar köra in på motorväg, lämna företräde åt fordon på denna, och för det tredje skall förare, som från parkeringsplats, fastighet, tomt, äga eller annat dylikt område vill passera eller svänga in på väg, lämna företräde åt fordon på vägen. Här-

utöver gäller vissa undantag som sammanhänger med att spårvagn, militärtrupp, begravningsståg och annan procession samt utryckningsfordon, då så påkallas, skall om möjligt lämnas fri väg. Det må tilläggas, att genom lokal trafikföreskrift skyldighet kan stadgas för förare att, innan han kör in på väg, som icke är huvudled, stanna sitt fordon. Genom en sådan föreskrift, sättes icke enligt gällande bestämmelser vänsterregeln ur spel. Av rättspraxis torde dock kunna utläsas, att förare i sådant fall i allmänhet skall lämna företräde för den på den korsande vägen framgående trafiken.

Historik

1943 års utredningsman föreslog i sitt betänkande beträffande reglerna för korsande möte bl.a., att den som färdades på enskild väg skulle lämna företräde åt den som färdades på allmän väg samt att oberoende av vägarnas karaktär alltid skulle gälla att den som svängde in på annan väg skulle lämna företräde åt den som färdades rakt fram.

1944 års trafikförfattningssakkunniga upptog emellertid icke dessa förslag i sitt betänkande. Beträffande förslaget om företräde för den som färdades på allmän väg invändes nämligen, att trafikanter ofta hade svårt att skilja allmän väg från enskild väg, ävensom att enskild väg stundom hade större trafikbelastning än korsande allmän väg. Mot förslaget om företräde för den som färdades rakt fram anmärktes, att den förordade regeln var omöjlig att praktisera exempelvis i en likvinklig Y-formig vägförgrening samt att den knappast var rimlig i en T-korsning, där så gott som all trafik var svängande.

I propositionen nr 30 till 1951 års riksdag med förslag till vägtrafikförordning m. m. upptogs icke heller de här nämnda förslagen. Föredragande departementschefen fann dem på ovan angivna skäl icke lämpliga. Däremot kunde enligt hans mening övervägas ett stadgande om att utom tättbebyggt område förare, vilken från väg av betydelse endast för lokaltrafiken ville korsa större väg eller svänga in på denna, skulle lämna företräde åt fordon på den större vägen, såvida med hänsyn till förhållandena på platsen förstnämnda vägs egenskap av biväg var uppenbar. Ett sådant stadgande borde dock enligt departementschefens mening icke införas, eftersom man borde undvika att göra reglerna om förkörsrätt alltför invecklade.

I propositionen nr 69 till 1958 års A-riksdag med förslag till ändringar i vägtrafikförordningen m. m. föreslogs undantaget från västerregeln vid utfart från parkeringsplats, fastighet, tomt, äga eller annat dylikt område. I anledning av propositionen väcktes motionen II:434, i vilken föreslogs införande av ett nytt begrepp, »genomfartsled», samt i anslutning härtill sådant tillägg till reglerna om korsande möte att förare som ämnade köra in på genomfartsled ålades att lämna företräde åt fordon på denna.

Föredragande departementschefen hade i propositionen redan tagit ställning till frågan om genomfartsleder och uttalade därvid i samband med förslaget till undantag från vänsterregeln:

Måhända skulle det kunna övervägas att utvidga bestämmelsen till en allmän regel om företräde för den, som färdas på väg med starkare trafik, i förhållande till den, vilken kommer från väg med svagare trafik. Med en dylik utformning skulle bestämmelsen emellertid i praktiken sätta vänsterregeln ur kraft och därigenom leda till mycket långtgående konsekvenser. Jag är väl medveten om att många kunniga och hänsynsfulla förare i viss utsträckning tillämpar en dylik princip utan stöd i författningen men anser, med hänsyn till nyssnämnda följdverkningar, icke lämpligt att en bestämmelse i ämnet inflyter i vägtrafikförordningen.

Andra lagutskottet avstyrkte förslaget om införande av genomfartsleder i sitt av riksdagen godkända utlåtande nr 20. Utskottet anförde bl.a.

Utskottet vill för sin del uttala, att tillskapande av ett sådant institut, som motionärerna avser, knappast skulle bli av något större värde vid sidan om det nu existerande huvudledsbegreppet. De väsentligaste olägenheterna med att ge trafiken på en genomfartsled absolut företräde framför anslutande trafik är att en sådan ordning medför hinder för den lokala trafiken, särskilt å tider då livlig trafik råder på genomfartsleden. Detta har medfört att man i stor utsträckning icke velat införa huvudledsbestämmelser i städerna. Berörda olägenheter skulle bli lika stora vid en tillämpning av de av motionärerna föreslagna reglerna. En nackdel med förslaget är därjämte att det skulle nödvändiggöra tillförandet av ytterligare ett vägmärke till vår redan tidigare stora flora på området. Allmänheten skulle också få svårt att hålla isär de olika bestämmelser, som skulle komma att gälla i avseendet.

Fråga om tillskapande av genomfartsleder väcktes ånyo i *motioner* till 1960 års riksdag. Motionerna behandlades av *andra lagutskottet*, som i sitt av riksdagen i denna del godkända utlåtande nr 63 anförde, att de vid 1958 års A-riksdag åberopade skälen alltjämt var bärande och att utskottet på grund därav icke kunde tillstyrka motionsyrkandet.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, som i remissyttrande över motionerna vid 1960 års riksdag avstyrkte förslaget om genomfartsleder, har emellertid i sin förenämnda framställning till Kungl. Maj:t den 18 mars 1961 föreslagit införande av en bestämmelse om företräde för genomfarts trafik inom tätbebyggt område. Förslaget innebär, att stoppskyldighet icke skall gälla före infart å huvudled inom tätbebyggt område, såvida inte länsstyrelse eller stadsmyndighet särskilt förordnat om sådan stoppskyldighet. Sådan huvudled skall utmärkas med sedvanligt huvudledsmärke, en på spetsen ställd triangel, men till skillnad från huvudleder utom tätbebyggt område icke med skylt om stopplik. I detta sammanhang må nämnas att styrelsen vidare föreslagit, att stoppskyldighet, som av länsstyrelse eller stadsmyndighet införts vid annan väg än huvudled, alltid skall vara förknippad med skyldighet att lämna företräde åt trafiken på den andra vägen.

I ett *interpellationssvar* den 18 maj 1961 erinrade *chefen för kommunikationsdepartementet* om tendensen att uppmjuka vänsterregeln på vissa

större gator i städerna och anförde att skäl på grund därav förelåg för en översyn av reglerna i vägtrafikförordningen om korsande möte. Han upp-gav att väg och vattenbyggnadsstyrelsens framställning efter sedvanlig re-missbehandling skulle överlämnas till den nordiska trafikkommittén för vidare behandling, varvid bestämmelserna om korsande möte torde bli fö-remål för diskussion i syfte att få fram enhetliga regler i de nordiska län-derna.

Motionerna

Motionärerna anser det vara av vital betydelse för framkomligheten i trafiken att genomfartsleder med hög kapacitet skapas, så länge kringfar-ter runt samhällena icke kunnat ordnas. Åtgärden att införa huvudleder i städerna anser de icke praktiskt lämplig, eftersom den därmed följande stoppskyldigheten vållar onödiga komplikationer. Mot argumentet att an-ordnande av genomfartsleder skulle utgöra hinder för den lokala trafiken särskilt vid rusningstid talar de goda erfarenheterna dels från existerande huvudleder och dels från länder där genomfartsleder anordnats.

Motionärerna finner det vidare orimligt, att fordon, som exempelvis färdas på en länsväg med relativt stark genomgående trafik, skall lämna företräde åt trafik, som kommer från vänster från en mindre byväg. Vän-sterregeln bör därför enligt deras mening upphävas beträffande trafik, som kommer från enskild väg. Att en väg är enskild framgår, anför de, som regel av vägbredd och utformning av korsningen. Särskilt vägmärke för att markera den föreslagna bestämmelsen erfordras därför icke.

Remissyttrandena

Remissinstanserna har, såvitt angår detta avsnitt, haft att yttra sig endast om förslaget att upphäva vänsterregeln beträffande trafik, som kommer från enskild väg.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, statens trafiksäkerhetsråd och Na-tionalföreningen för trafiksäkerhetens främjande avstyrker motionerna i denna del under återopande av de skäl som anfördes mot förslaget i sam-band med vägtrafikförordningens tillkomst. De båda sistnämnda framhål-ler därjämte, att beträffande särskilt farliga korsningar mellan allmän och enskild väg kan det resultat motionärerna syftar till uppnås genom lokal trafikföreskrift om stopplikt för trafiken på den enskilda vägen.

Folkrörelsernas motorförbund finner det lämpligt, att enskild väg inta-ges bland undantagen från vänsterregeln. Förbundet anser emellertid att behov av anvisningar för trafikanterna härom stundom kan föreligga och anför:

Många gånger kan dock en enskild väg vara livligt trafikerad, varför fordonsförare som ej är bosatta i trakten lätt kan få den uppfattningen att vägen är allmän. För att undvika förvirring och olyckstillbud i sådana situa-

tioner anser vi, i motsats till motionärerna, att markering av företrädesrätten på den korsande vägen måste vidtagas, exempelvis genom uppsättande av stoppskyltar på de enskilda vägarna, invid vägkorsningarna. Dock torde ett sådant förfaringssätt endast behöva tillämpas där tveksamhet råder hos trafikanten om huruvida den väg han färdas på är allmän eller enskild. Det torde kunna uppdragas åt länsstyrelserna i respektive län att besluta om på vilka vägar dylik markering erfordras.

Motororganisationernas samarbetsdelegation anser, att frågan om en uppmjukning av vänsterregeln bör hänskjutes till den utredning, som har till uppgift att överse vägtrafiklagstiftningen, för att få frågan belyst i ett större sammanhang.

Skylt om släpfordon

Gällande bestämmelser och historik

Bestämmelser om skyltar på motordrivna fordon och släpfordon är inlagda i 21 § *vägtrafikförordningen*. Varken i denna paragraf eller i något annat stadgande föreskrives skyldighet att ha dragfordon, till vilket koplats släpfordon, försett med skylt, som anger detta förhållande.

Vid remissbehandlingen av 1953 års *trafiksäkerhetsutrednings* år 1954 avgivna betänkande föreslogs i yttranden av bland annat *Motorförarnas helnykterhetsförbund*, *Kungliga automobilklubben* och *statens biltrafiknämnd*, att det på något sätt framifrån borde utmärkas, huruvida ett fordon var försett med släpvagn. Den förstnämnda organisationen föreslog en markering på dragfordonets främre vänstra sida i form av ett lysande »S» och biltrafiknämnden föreslog ett märke i form av en triangulär gul belysning över förarhytten och en extra lykta baktill.

I *propositionen nr 172 till 1955 års riksdag*, som grundade sig på förstnämnda betänkande, följde emellertid *föredragande departementschefen* inte förslagen, enär de och andra under remissbehandlingen väckta förslag enligt hans förmenande fordrade för sitt förverkligande undersökningar och överväganden, som icke lämpligen kunde komma till stånd i sammanhanget.

Frågan om skyldighet att utrusta dragfordon med tillkopplad släpvagn med skylt med texten »Släp» var i anledning av *motioner* föremål för prövning av 1960 års riksdag. Andra lagutskottet avstyrkte i sitt av riksdagen i detta avseende godkända utlåtande nr 63 motionsyrkandet. Utskottet anförde:

Utskottet har icke kunnat erhålla några uppgifter, av vilka slutsatser kan dragas angående frekvensen av olyckor av det slag motionärerna åsyftar. Det förefaller dock utskottet troligt, att de flesta olyckor, där cyklister eller mopedister påkörts av släpfordon, haft sin grund i andra omständigheter än bristande insikt om det omkörande fordonets längd. Enär en

lagsliftning av föreslaget innehåll icke heller ur andra synpunkter torde ha någon mera trafiksäkerhetsfrämjande effekt, finner utskottet inte skäl biträda förslaget.

Motionerna

Motionärerna framhåller, att allvarlig fara uppstår för cyklister och mopeder, när de omköres av lastbilar med släp, personbilar med husvagnar och liknande fordonskombinationer. Kopplingsanordningarna är ofta så långa, att den omkörde redan när den dragande bilen passerat får uppfattningen, att omkörningen är avslutad och utkörning från vägkanten kan ske utan risk. Ett effektivt medel att förebygga sådana olyckshändelser skulle vara en skylt med texten »Släp», placerad på dragfordonets främre vänstra stänkskärm.

Förvarnande tecken för i mörker uppställt fordon

Gällande bestämmelser

Huvudreglerna om stannande och uppställning av fordon är som tidigare nämnts meddelade i 49 § *vägtrafikförordningen den 28 september 1951*. I paragrafens 1 mom. stadgas, att fordon inte får stannas eller uppställas på väg på sådan plats eller sådant sätt, att fara uppstår för person eller egendom eller trafiken onödigtvis hindras eller störes, samt att stannande och uppställning såvitt möjligt skall ske på vänstra sidan av vägen. I 2 mom. föreskrives bl. a., att stannande eller uppställning på väg inte utan att trafikförhållandena det föranleder får äga rum på motorväg annorstädes än på parkeringsplats och inte heller i skarp kurva eller nära sådan eller på backkrön eller i närheten därav eller på annan plats, där sikten är skymd. Vidare föreskrives att, om fordon på grund av motorfel eller av annan sådan orsak blivit stående på plats som nu nämnts, det åligger föraren att snarast avlägsna det från körbanan.

Beträffande belysning på fordon, som under mörker är uppställt på väg, har föreskrift meddelats i 51 § nämnda förordning. I föreskriften, som inte gäller det fall då fordonet uppställts på parkeringsplats och inte heller då tillfredsställande vägbelysning är anordnad, anges i huvudsak, att fordonet skall vara försett med belysnings- och reflexanordning i enlighet med vad som är föreskrivet, då fordonet föres under mörker på väg. Bestämmelsen innebär för bil väsentligen, att två framlyktor eller särskilda parkeringslyktor och vidare två röda baklyktor skall vara tända samt att bilen skall vara försedd med två på samma höjd anbragta reflexanordningar, som återkastar rött sken bakåt. Samma regler gäller i stort sett för traktorer. Tvåhjulig motorcykel, moped och trampcykel behöver inte ha mer än en framlykta, en baklykta och en reflexanordning. Släpfordon och efterfordon skall ha två röda baklyktor tända samt vara försedda med två re-

flexanordningar, som återkastar rött sken bakåt. Å släpfordon och efterfordon, som icke är kopplat till bil eller traktor, skall därutöver finnas belysnings- eller reflexanordning, som utsänder eller reflekterar vitt eller gult ljus framåt.

Historik

Bestämmelsen om belysning på fordon, som under mörker uppställts på väg, fick sin nuvarande lydelse år 1955. Till grund för den då genomförda ändringen låg det av 1953 års trafiksäkerhetsutredning år 1954 framlagda betänkandet. Vid remissbehandlingen av detta erinrade *Kungliga automobilklubben*, att Förenta Nationernas ekonomiska kommission för Europa (ECE) framfört förslag om portabelt varningsmärke med reflexanordning att medföras i lastbilar. Klubben ansåg för sin del lämpligt med en bestämmelse om att alla bilar, traktorer och motorredskap skulle vara utrustade med ett sådant märke eller annan jämförbar signalanordning, t. ex. uppställningsbar lykta med blinkande ljus och tillräcklig lystid.

I *propositionen nr 172 till 1955 års riksdag*, som grundade sig på förenämnda betänkande, följde emellertid *föredragande departementschefen* inte förslaget, enär detta och andra under remissbehandlingen väckta förslag enligt hans förmenande fordrade för sitt förverkligande undersökningar och överväganden, som icke lämpligen kunde komma till stånd i sammanhanget.

Vid 1959 års riksdag väcktes *motioner* med samma yrkande om förvarningstecken, som de nu förevarande, i syfte att minska antalet mörkerolyckor. *Andra lagutskottet* anförde i sitt av riksdagen godkända utlåtande nr 13 efter att först ha redogjort för gällande bestämmelser bl. a. följande:

Utskottet anser i likhet med väg- och vattenbyggnadsstyrelsen och trafiksäkerhetsrådet, att ansträngningarna att minska antalet av de av motornärerna avsedda olyckorna i första hand bör inriktas på att förmå fordonsförarna att iaktta skyldigheten att föra bort fordonen från körbanan. De gällande bestämmelserna är enligt utskottets mening väl ägnade att verka i denna riktning. Utöver vad ovan sagts om dessa bestämmelser vill utskottet erinra om möjligheterna att genom lokala föreskrifter stadga förbud att parkera eller stanna fordon på vägsträckor, där faran för olyckor erfarenhetsmässigt är stor. Sådana förbud bör efter hand som parkeringsplatser inrättas i anslutning till vägarna kunna meddelas i allt större utsträckning.

De åtgärder, som under senare år vidtagits för att minska antalet mörkerolyckor, har föregåtts av noggranna utredningar och utan tvivel varit ändamålsenliga. Det synes utskottet tveksamt, om mycket står att vinna med ytterligare utredningar i ämnet. I varje fall är utskottet inte berett att tillstyrka en utredning med syfte att förvarningstecken skall bli obligatoriska beträffande alla slag av motorfordon. Däremot torde det vara lämpligt, om utvecklingen beträffande mörkerolyckorna fortlöpande följdes av statens trafiksäkerhetsråd eller annan lämplig myndighet. Det skulle så-

lunda vara av värde om det statistiska materialet kunde utökas och bearbetas, så att man kunde få fram säkert underlag för ytterligare åtgärder mot mörkerolyckorna. En sådan undersökning skulle måhända visa, att skäl finns att införa skyldighet att — i enlighet med vad som lär gälla i några andra europeiska länder — under mörker utmärka vissa slag av fordon på det sätt motionärerna tänkt sig.

Avskrift av riksdagens skrivelse i anledning av utskottets utlåtande har av *Kungl. Maj:t* överlämnats till statens trafiksäkerhetsråd med uppdrag att i samråd med väg- och vattenbyggnadsstyrelsen företaga den av riksdagen förordade undersökningen.

Motionerna

Motionärerna framhåller, att stillastående fordon på väg under mörker utgör en särskild fara i trafiken. De anser att bestämmelserna om fordonsbelysning i sådana situationer är otillräckliga och anför som skäl härför:

- a) att ljuset från baklyktor och reflektorer icke varslar om att ett fordon står stilla,
- b) att det icke med hjälp av nämnda ljus är möjligt att snabbt och säkert uppskatta avståndet till det stillastående fordonet,
- c) att baklyktorerna och reflektorerna icke är synliga, om fordonet av någon anledning blivit stående i skarp kurva, bakom backkrön eller på annan plats, där sikten är skymd,
- d) att baklyktorerna kan ha satts ur funktion genom t. ex. haveri eller annan trafikolycka,
- e) att ljuset från baklyktor och reflektorer tillfälligt kan skymmas av fordonets förare, passagerare eller andra vägtrafikanter.

Som ytterligare ett riskabelt trafikhinder framhåller motionärerna fordonslast, som fallit ner på körbanan och som ej markeras med vare sig ljus- eller reflexanordning.

Motionärerna yttrar i fortsättningen, att förvarningsmarkering av stillastående fordon och därmed jämförliga trafikhinder anses vara det säkraste sättet att förebygga av dessa hinder orsakade påkörningsolyckor. De erinrar om att arbetsutskottet för förhindrande av trafikolyckor inom ECE för sådant ändamål rekommenderat användning av en triangelformad tavla av lämplig storlek, försedd med röd bård av reflekterande material, vilken skulle placeras på körbanan på tillräckligt avstånd bakom fordonet, samt att väg- och vattenbyggnadsstyrelsen förordat att varningstecknet skulle utgöras av en av stavar sammansatt triangel med omkring 45 cm sida, belagd med reflexmaterial. Motionärerna fortsätter:

Ett flertal länder i Europa har i princip anslutit sig till ovannämnda rekommendationer av ECE:s arbetsutskott, och Holland, Västtyskland, Frankrike, Belgien och Italien har i lagstiftning fastställt skyldighet att under vissa förutsättningar, olika för olika länder, utmärka på väg stillastående fordon med förvarnande tecken.

Trafikförhållandena i vårt land motiverar skärpta lagbestämmelser för

att förebygga påkörningsolyckor, då motorfordon står uppställda på körbanan i mörker. Här kan såsom ogynnsamma faktorer framhållas den långa tid av året som mörkertrafik äger rum i de norra delarna av vårt land. Otaliga exempel kan framdras från krönikan över vägtrafikolyckor, där påkörning skett bakifrån i mörker av bilister, som inte kunnat observera ett stillastående fordon.

Priset för en fullgod varningstriangel är lågt, ca 8—10 kr., varför ett obligatoriskt anskaffande icke kan anses vara en nämnvärd börda för bilisten, i varje fall icke sett i relation till värdet för trafiksäkerheten.

Då frågan om sättet för utsättandet jämte andra hithörande problem kan vara komplicerad att lösa, föreslås att en undersökning genomföres om bästa sättet att förvarna för fordon, som i mörker är uppställt på väg utanför tätbebyggt område.

Belysnings- och reflexanordningar på cykel

Gällande bestämmelser

Regler om belysnings- och reflexanordningar på cykel återfinns i 7 § *vägtrafikförordningen*. Enligt denna gäller, att cykel vid cykling under mörker skall vara försedd med dels framtill en lykta, som visar gult eller vitt sken av tillräcklig ljusstyrka för att cykeln skall kunna föras på betryggande sätt och som, därest den har bländande sken, snabbt kan avbländas på tillfredsställande vis, dels ock baktill en lykta, som visar rött sken bakåt, och reflexanordning, som vid belysning återkastar rött sken bakåt. Det tillåtes dock att baklykta och reflexanordning kombineras.

Vissa regler gives också i samma paragraf för fordon, som kopplats vid sidan av eller efter cykel. Även dessa har tillämpning endast vid cykling under mörker.

Historik

Enligt den ursprungliga lydelsen av vägtrafikförordningen skulle cykel vid cykling under mörker vara utrustad baktill antingen med lykta, som visade rött sken bakåt, eller med reflexanordning, som vid belysning återkastade rött sken.

I *propositionen nr 172 till 1955 års riksdag* föreslogs emellertid den skärpningen av bestämmelserna, att cykel baktill skulle vara försedd såväl med baklykta som reflexanordning. Till grund för propositionen låg det av *1953 års trafiksäkerhetsutredning* år 1954 framlagda betänkandet. Vid remissbehandlingen av detta framhölls i yttrande från *statspolisintendenten*, att den föreslagna bestämmelsen troligen på sina håll icke kom att lända till efterrättelse. I syfte att möjliggöra ökad kontroll yrkades därför en sådan jämkning av bestämmelsen, att cyklar, som brukades på väg — oavsett om det skedde i mörker eller icke — skulle vara försedda med lykta och reflexanordning baktill. Liknande synpunkter framfördes även av andra

remissinstanser. Propositionen följde emellertid inte förslagen, enär de enligt *föredragande departementschefen* fordrade för sitt förverkligande undersökningar och överväganden, som icke lämpligen kunde komma till stånd i sammanhanget.

Vid behandlingen av propositionen anförde *andra lagutskottet* i sitt av riksdagen godkända utlåtande nr 34 att det mot förslaget kunde anföras huvudsakligen kostnadsskäl. Utskottet ville icke motsätta sig, att den föreslagna bestämmelsen infördes i vägtrafikförordningen, men ansåg, att Kungl. Maj:t borde överväga, om det icke kunde anstå tills vidare med ikraftträdandet. Vid en sådan anordning skulle man nämligen enligt utskottets mening ha anledning räkna med att baklykta kom att ingå i standardutrustningen på nya cyklar och att bruket av baklykta alltså efter hand blev mera allmänt. Bestämmelsen kunde sedan vid lämplig tidpunkt sättas i kraft.

Kungl. Maj:t följde emellertid inte riksdagen, utan den föreslagna bestämmelsen trädde i kraft den 1 juli 1956, såsom förordats i propositionen.

Vid 1960 års riksdag väcktes *motioner* i vilka bl. a. hemställdes att skyldigheten att ha cykel försedd med ljus- och reflexanordningar skulle utvidgas att gälla även vid färd under dagsljus. *Andra lagutskottet* anförde i sitt utlåtande nr 63 att en sådan utvidgning framstod som ur trafiksäkerhetssynpunkt önskvärd. Mot en sådan reform talade visserligen att kostnaden för anskaffandet av sådan utrustning för många cyklister, som ofta hörde till de ekonomiskt mindre bärkraftiga trafikanterna, kunde framstå som väl betungande. Med hänsyn till det stora antalet mörkerolyckor, vari cyklar var inblandade, syntes det emellertid utskottet — om även med viss tveksamhet — som skälen för förslaget vägde över. Utskottet tillstyrkte därför bifall till förslaget. I en vid utlåtandet fogad *reservation* avstyrktes emellertid förslaget med följande motivering:

Med hänsyn till att det för närvarande torde finnas omkring 300 000 cyklar som saknar belysningsanordning och då dessa torde vara avsedda att endast användas för färd under dagen och särskilt då under den ljusa årstiden, finner utskottet det inte vara tillräckligt motiverat att av hänsyn till trafiksäkerheten ålägga cyklisterna den merkostnad som en särskild belysningsanordning medför.

Vid kamrarnas behandling av utskottsutlåtandet bifölls reservationen — i första kammaren med 69 röster mot 51 och i andra kammaren med 131 röster mot 46. Ett i samma utlåtande tillstyrkt förslag att utvidga förenämnda skyldighet beträffande mopeder vann emellertid kamrarnas bifall.

Motionerna

Motionärerna anför, att ett viktigt steg mot ökad trafiksäkerhet under mörker togs 1955, då det föreskrevs att cyklister vid färd under mörker

skulle ha fordonet försett med såväl baklyse som reflexer. Enligt motionärerna nonchaleras denna bestämmelse emellertid i stor utsträckning. De fortsätter:

En starkt bidragande orsak till cyklisternas nonchalans mot trafikbestämmelserna torde vara att möjligheten till effektiv övervakning är starkt beskuren, så länge cyklar vid färd under dagsljus icke har skyldighet att föra belysnings- och reflexanordningar. När fordonskontroller — såsom vanligen sker — anordnas under dagen, saknas möjlighet att ingripa mot bristande utrustning i nämnda fall, och föraren kan icke åläggas skyldighet att rätta till bristfälligheten. Nackdelarna ur kontrollsynpunkt är uppenbara.

För att man skall komma till rätta med dessa nackdelar anser motionärerna, att föreskriften bör utsträckas att gälla även vid färd under dagsljus. Enär kostnaden för anskaffande av en fullgod generatordriven belysningsutrustning uppgår till 25—30 kronor, kan den knappast bli betungande för någon.

Utskottet

Förevarande motioner innehåller ett flertal förslag till ändringar och kompletteringar av gällande trafiklagstiftning.

Enligt vägmärkeskungörelsen skall förbudsmärken uppsättas vid vägens vänstra väggkant i körriktningen räknat. Förbudsmärken som anger hastighetsbegränsning skall uppsättas på allmän väg jämväl vid högra väggkanten. Om så finnes erforderligt, skall detta ske även i fråga om annat förbudsmärke. Motionärerna har föreslagit att märke som anger förbud mot omkörning obligatoriskt skall uppsättas på allmän väg vid såväl den vänstra som den högra väggkanten.

Fråga av samma innehåll var föremål för riksdagens behandling förra året. Därvid erinrades om att väg- och vattenbyggnadsstyrelsen föreskrivit, att förbudsmärke avseende omkörning skulle såvitt angick motorväg och fyrfilig väg anbringas jämväl vid den högra väggkanten eller i förekommande fall på mittremsa eller mittrefuge. Riksdagen ansåg, att tillräckliga skäl icke förelåg för motsvarande föreskrifter beträffande tvåfilig väg. Det måste nämligen, framhölls det, i stor utsträckning bli beroende på lokala förhållanden, huruvida uppsättande av märke på båda sidor av vägen kunde anses erforderligt, och för sådana fall fanns redan föreskrift i vägmärkeskungörelsen. Riksdagen anförde också att kostnaden för uppsättande av dubbla märken knappast torde komma att motsvara nyttan av åtgärden.

De skäl som sålunda åberopades mot förslaget finner utskottet alltjämt bärande, varför utskottet avstyrker motionerna i denna del.

I vägtrafikförordningen stadgas förbud att stanna eller uppställa fordon — utan att trafikförhållandena föranleder det — vid väggkors-

ning inom ett avstånd av 10 meter från korsande körbanas närmaste ytterkant samt på tydligt markerat övergångsställe för gående eller inom ett område av 10 meter före övergångsstället. Syftet med förbudet är framför allt att bereda bussar och större lastfordon tillräckligt utrymme att svänga om gathörnen samt att skapa goda siktförhållanden i vägkorsningar och vid övergångsställen.

Motionärerna har hemställt att ifrågavarande förbudsområde skall inskränkas till 6 meter, varigenom betydligt ökat parkeringsutrymme skulle kunna utvinnas.

Otvivelaktigt utgör fordon, som uppställas nära vägkorsningar, ett hinder för svängande trafik i synnerhet med större fordon. Detta gäller icke endast, såsom motionärerna påstått, i korsningar mellan mycket smala gator utan även i ett stort antal korsningar mellan relativt breda gator, där körbanorna ofta är avdelade med refuger, trafikdelarmärken eller liknande. Med den utveckling, som alltsedan bestämmelsernas tillkomst 1951 pågått mot allt längre fordonskombinationer, framstår det numera ur synpunkten att åstadkomma en god trafikframkomlighet i städerna som än mer befogat med förbud att stanna och uppställa fordon i närheten av vägkorsningar. Redan med hänsyn härtill kan utskottet icke tillstyrka motionärernas förslag i denna del. Därtill kommer att ett genomförande av detsamma skulle medföra försämrade siktnöjligheter, en omständighet som mot bakgrunden av det stora antalet trafikolyckor i gatukorsningar talar starkt emot en uppmjukning av gällande bestämmelser.

Även ett genomförande av motionärernas förslag beträffande övergångsställe för gående skulle inverka negativt på siktförhållandena. Redan den gällande bestämmelsen kan i vissa fall, särskilt då det framför övergångsstället uppställda fordonet utgöres av en bred lastbil, framstå som väl knappt tilltagen. Utskottet avstyrker därför även detta förslag.

Motionärerna har vidare tagit upp frågan om ändrade regler för omkörning inom tätbebyggt område på gata med dubbla markerade körbanor i trafikriktningen och föreslagit att omkörning på sådan gata med iakttagande av nödig försiktighet skall få ske till vänster.

Enligt gällande regler får omkörning under förutsättning att fordonen framgår i körfiler ske till vänster endast före eller i vägkorsning. Denna regel gäller dock såväl när filkörning förekommer på grund av lokal trafikföreskrift i markerade körbanor som när spontan filkörning utbildats på grund av trafikens intensitet. Vidare kan av rättspraxis utläsas att omkörning till vänster icke föranleder ansvar, då till följd av trafiktätheten fordonen är inordnade i jämsides löpande kolonner. Motionärernas förslag har därför avseende främst på omkörningar som företages vid mindre tät trafik utan anslutning till vägkorsning.

Det ligger i sakens natur att omkörningar till vänster är ägnade att fram-

kalla viss osäkerhet i trafiken. Då trafiken är mycket tät, kan väl riskerna för olyckor antagas vara mycket små liksom då omkörningen sker i samband med filkörning i vägkorsning. Något annorlunda ställer det sig vid mindre tät trafik, då omkörning företages utan anslutning till vägkorsning. Det är visserligen riktigt att trafikanterna utbildat en praxis med omkörningar till vänster även under dessa förhållanden och att detta körsätt fungerat i huvudsak väl till fördel för framkomligheten i de större städerna. Å andra sidan kan man icke bortse från att vissa mindre lämpliga former av omkörning till vänster också äger rum i sådana fall, t.ex. då luckor i omväxlande den högra och den vänstra körfilen utnyttjas för omkörningar med följd att ständiga byten av fil sker såväl till höger som till vänster. Ett sådant körsätt måste inverka störande på andra trafikanter och därigenom utgöra en viss risk ur trafik säkerhetssynpunkt.

Mot bakgrunden av den praxis som numera råder finner utskottet emellertid lämpligt att reglerna angående rätten att företaga omkörning till vänster göres till föremål för översyn. Utskottet är dock medvetet om att det är förbundet med vissa svårigheter att klart ange gränserna för en utvidgad rätt att köra om till vänster. Därvid må blott erinras om att den av motionärerna föreslagna avgränsningen »inom tätbebyggt område» icke är ensamt användbar, så länge man ej löst problemet med en för trafikanterna helt klar markering av sådant område. Frågan om rätten att köra om till vänster sammanhänger med problemet angående filkörning i dess helhet. Enligt vad utskottet inhämtat skall denna fråga behandlas inom den nordiska kommitté, som har till uppgift att utarbeta förslag till gemensam vägtrafiklagstiftning för de nordiska länderna. Utskottet finner det därför lämpligt att den översyn utskottet ovan förordad sker i anslutning härtill.

Motionärerna har föreslagit att en uppmjukning av vänsterregeln sker på så sätt, att trafiken på starkt trafikerade leder i städerna skall kunna framgå utan att lämna från vänster kommande fordon företräde och att en dylik »led med företrädesrätt» utmärkes med särskilt vägmärke, lämpligen utformat som ett diagonalställt vägnummermärke. De har vidare föreslagit att vänsterregela upphäves beträffande trafik, som från enskild väg passerar eller svänger in på allmän väg.

Frågan om införande av leder med företrädesrätt, genomfartsleder, har vid upprepade tillfällen och senast 1960 varit föremål för riksdagens behandling. Därvid har uttalats att institutet genomfartsled knappast skulle bli av något större värde vid sidan om det existerande huvudledsbegreppet. Att ge trafiken på huvudled absolut företräde framför anslutande trafik hade, anfördes det, den olägenheten att en sådan ordning medförde hinder för den lokala trafiken, särskilt å lider, då livlig trafik rådde på huvudleden, vilket fått till följd att man i stor utsträckning icke velat införa huvudledsbestämmelser i städerna. Olägenheterna skulle bli lika stora

vid en tillämpning av regler om genomfartsleder. Vidare ansågs förslaget ha den nackdelen, att det nödvändiggjorde tillförandet av ytterligare ett vägmärke till den redan tidigare stora floran på området och att allmänheten skulle få svårt att hålla isär de olika bestämmelser, som skulle komma att gälla vid korsande möten. Med hänsyn härtill avvisades motionsförslagen.

Även frågan om upphävande av vänsterregeln vid utfart från enskild väg har tidigare varit föremål för överväganden. Vid tillkomsten av vägtrafikförordningen avvisades sålunda en sådan föreskrift med den motiveringen att enskild väg stundom hade större trafikbelastning än korsande allmän väg och att trafikanterna ofta hade svårt att skilja enskild väg från allmän väg. Vidare ansågs det att man borde undvika att göra reglerna om förkörsrätt alltför invecklade.

De skäl som sålunda i tidigare sammanhang åberopats mot de av motionärerna framlagda förslagen äger enligt utskottets mening allttjämt giltighet. Härtill kommer att det syfte motionärerna eftersträvar i vart fall vid särskilt besvärliga korsningar mellan allmän och enskild väg kan uppnås genom att stopplikt föreskrives för trafiken å den enskilda vägen. Utskottet avstyrker därför motionerna i dessa delar.

Enligt motionärerna uppstår allvarlig fara för cyklister och mopedister, då de omköras av dragfordon med tillkopplad släpvagn. Genom att koppelingsanordningarna ofta är långa, kan nämligen den omkörde redan när dragbilen passerat få den uppfattningen, att omkörningen är avslutad och att utkörning från vägkanten kan ske utan risk. Till förebyggande av olyckshändelser på grund av sådant missförstånd har motionärerna föreslagit, att dragfordon med tillkopplad släpvagn skall vara utrustat med en på främre vänstra stänkskärmen på en pejlstäng av böjligt material placerad skylt med texten »Släp».

Jämväl denna fråga var föremål för prövning av 1960 års riksdag. Förslaget avvisades därvid med den motiveringen, att de flesta olyckor där cyklister och mopedister påkörts av släpfordon sannolikt haft sin grund i andra omständigheter än bristande insikt om det omkörande fordonets längd samt att en lagstiftning av förslaget innehåll icke heller ur andra synpunkter torde få någon mera trafiksäkerhetsfrämjande effekt. Enligt utskottets mening saknas skäl för ett ändrat ställningstagande. Utskottet avstyrker därför bifall till motionerna i denna del.

Motionärerna har vidare föreslagit att frågan om förvarnande tecken för i mörker uppställt fordon göres till föremål för utredning. Enligt gällande regler är det förbjudet att ha sitt fordon stående på väg, där tillfredsställande vägbelysning saknas, om inte fordonet har tänd parkeeringsbelysning fram och bak och är försett med röda reflexanordningar baktill. Motionärerna anser att dessa föreskrifter är otillräckliga för att

förhindra påkörning bakifrån av stillastående fordon under mörker. Enligt deras mening bör skyldighet föreligga att dessutom utmärka fordonet med ett förvaringstecken, lämpligen en av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen godkänd triangelformad metallram, belagd med rött reflexmaterial och avsedd att placeras vid väggkanten på något avstånd bakom fordonet.

Mörkerolyckorna utgör otvivelaktigt ett betydande problem, och stor uppmärksamhet har under senare år ägnats åt att söka minska riskerna för sådana olyckor. Bestämmelserna om fordonens utrustning med belysnings- och reflexanordningar har sålunda successivt skärpts. De gående har rekommenderats att förse sig med lykta eller reflexer eller att bära ljusa kläder. Vägbelysningarna har förbättrats, och åtskilliga större vägar har utrustats med särskilda parkeringsplatser och vitmålade kantlinjer. I anslutning därtill har genom lokala trafikföreskrifter i ökad omfattning stadgats förbud att parkera eller stanna fordon på vägsträckor, där faran för olyckor erfarenhetsmässigt är stor.

Trots dessa åtgärder inträffar fortfarande många olyckor, som har sin grund däri att fordonsförare vid färd under mörker icke i tid varseblir ett framförvarande stillastående fordon. Anledningarna därtill kan vara att det parkerade fordonets baklyse inte fungerar eller att baklyktor och reflexer skymmes av personer, som uppehåller sig bakom fordonet, eller av last som fallit ner på vägen. Vidare kan fordonet ha tvingats stanna, t. ex. på grund av motorfel, strax bakom en kurva eller ett backkrön utan möjlighet för föraren att — såsom vägtrafikförordningen föreskriver — föra fordonet av körbanan. I sådana fall skulle enligt utskottets mening någon form av förvarningsmarkering verksamt bidra till att minska riskerna för påkörningsolyckor, enär den bakomvarande trafikanten därigenom får bättre möjlighet att verkställa inbromsning eller omkörning. För lösning av frågan om den lämpligaste utformningen av ett sådant tecken samt villkoren och sättet för dess uppställande fordras viss utredning. Enligt utskottets åsikt bör en sådan utan tidsutdräkt komma till stånd och lämpligen genomföras i samarbete med de nordiska länderna för att överensstämmande bestämmelser på detta område skall kunna tillskapas.

Enligt gällande regler skall cykel vid färd under mörker vara försedd med vissa belysnings- och reflexanordningar, nämligen framtill en lykta, som visar gult eller vitt sken av tillräcklig ljusstyrka för att cykeln skall kunna föras på betryggande sätt, samt baktill en lykta, som visar rött sken, och reflexanordning, som vid belysning återkastar rött sken bakåt. I motionerna framhålles att dessa bestämmelser i stor utsträckning nonchaleras. En bidragande orsak härtill torde enligt motionärerna vara, att möjligheten till effektiv övervakning är starkt beskuren, eftersom utrustningen inte behöver finnas vid färd under dagsljus. När fordonskontroller anordnas under dagen, vilket vanligen sker, kan ingripanden inte göras i anledning

av bristfällig utrustning. Motionärerna föreslår därför, att skyldigheten att ha cykel utrustad med belysnings- och reflexanordningar utsträcker sig till även vid färd under dagsljus.

Samma fråga var föremål för riksdagens behandling förra hösten. Riksdagen avstyrkte därvid förslaget under anförande att kostnaden för anskaffandet av belysningsutrustning för många cyklisterna, som ofta hörde till de ekonomiskt mindre bärkraftiga trafikanterna, kunde framstå som väl betungande samt att ett stort antal cyklar, omkring 300 000, saknade sådan utrustning och var avsedda att användas endast vid färd under dagen. Enligt utskottets mening har därefter icke förekommit något som bör föranleda till ett ändrat ställningstagande. Utskottet avstyrker därför motionerna i denna del.

Under hänvisning till vad utskottet sålunda anført får utskottet hemställa,

A. att riksdagen i anledning av förevarande motioner, I: 368 och II: 427, måtte i skrivelse till Kungl. Maj:t som sin mening giva till känna vad utskottet anført angående

1) omkörning och

2) förvarnande tecken för i mörker uppställt fordon; samt

B. att motionerna i övriga delar icke måtte föranleda någon riksdagens utgård.

Stockholm den 28 november 1961

På andra lagutskottets vägnar:

AXEL STRAND

Vid detta ärendes behandling har närvarit

från första kammaren: herrar Strand, Nils Elowsson, Axel Svensson*, fru Svenson*, herr Birke, fröken Nordström, herrar Lars Larsson och Eric Peterson;

från andra kammaren: herrar Nilsson i Göteborg, Rimmerfors, fröken Wetterström, herrar Odhe*, Wiklund i Stockholm, Wahrendorff*, fru Eriksson i Ängelholm och herr Sundelin*.

* Ej närvarande vid utlåtandets justering.