

## Nr 180

*Kungl. Maj:ts proposition till riksdagen med förslag till ändringar i vägtrafikförordningen; given Stockholms slott den 19 november 1965.*

Kungl. Maj:t vill härmed, under återopande av bilagda utdrag av statsrådsprotokollet över kommunikationsärenden för denna dag, inhämta riksdagens yttrande över härvid fogade förslag till

- 1) förordning om ändring i vägtrafikförordningen den 28 september 1951 (nr 648), avsedd att träda i kraft den dag Kungl. Maj:t förordnar,
- 2) förordning om ändring i vägtrafikförordningen den 28 september 1951 (nr 648), avsedd att träda i kraft den 3 september 1967.

Enligt Vårt nådiga beslut:

**GUSTAF ADOLF**

*Gösta Skoglund*

### Propositionens huvudsakliga innehåll

I propositionen föreslås vissa ändringar i vägtrafikförordningen som avser att öka trafiksäkerheten och underlätta övergången till högertrafik. Ändringarna berör i första hand de gåendes säkerhet. Skärpta regler föreslås för fordonsförarnas uppträdande vid övergångsställe för gående. I fråga om reglerna för gångtrafiken föreslås förbud att gå mot rött sken och skärpt skyldighet att använda övergångsställe. Det föreslås att ändringarna skall träda i kraft vid tidpunkt som Kungl. Maj:t senare bestämmer.

Vid övergången till högertrafik den 3 september 1967 skall enligt förslaget införas förbud att med fordon överskrida längsgående heldragen gul linje på körbanan och ovillkorlig skyldighet att vid korsande möte lämna företräde åt den som kommer från höger. Vidare föreslås att väg inte skall få förklaras för motorväg om den inte har två skilda körbanor.

## 1) Förslag

till

## Förordning

## om ändring i vägtrafikförordningen den 28 september 1951 (nr 648)

Härigenom förordnas, *dels* att 40 § 1 mom., 46 § 1 mom., 47 § 2 mom., 49 § 2 mom., 60 § 1 mom. och 67 § vägtrafikförordningen den 28 september 1951<sup>1</sup> skola erhålla ändrad lydelse på sätt nedan angives, *dels* att i 1 § samma förordning skall införas ett nytt moment, betecknat 11 mom., av nedan angiven lydelse, *dels* att i förordningen skall omedelbart efter 48 § införas en ny rubrik och en ny paragraf, betecknad 48 a §, av nedan angiven lydelse.

(Nuvarande lydelse)

(Föreslagen lydelse)

1 §.

11 mom. *Med övergångsställe avses i denna förordning sådan genom målning eller på annat sätt markerad del av körbana som är avsedd att användas av gående för att korsa körbanan. Övergångsställe är bevakat om trafiken regleras med trafiksignaler eller av polisman och i annat fall o b e v a k a t.*

40 §.

1 m o m. Vägtrafikant skall ställa sig till efterrättelse de anvisningar rörande trafiken, vilka meddelas genom uppsatta anslag, vägmärken och signaler.

1 m o m. Vägtrafikant skall ställa sig till efterrättelse de anvisningar rörande trafiken, vilka meddelas genom uppsatta anslag, vägmärken och signaler. *Anvisning genom trafiksignal för fordonstrafiken gäller även för gående, om särskild trafiksignal för gående ej finnes.*

Förare av ————— avsedda bestämmelser.

46 §.

1 m o m. Fordons hastighet ————— övrigt kräver.

Särskilt åligger ————— nalkas kreatur.

*Förare av fordon skall, då fordonet närmar sig obehövt, tydligt markerat övergångsställe för gående, nedbringa hastigheten så, att fordo-*

<sup>1</sup> Senaste lydelse av 46 § 1 mom. och 47 § 2 mom. se 1955:313, av 49 § 2 mom. se 1958:222 samt av 67 § se 1961:297.

(Nuvarande lydelse)

(Föreslagen lydelse)

net kan stannas framför övergångsstället för att lämna gående tillfälle att passera.

Vid smutsigt ————— för smutsstänk.

## 47 §.

2 m o m. Omkörning av annat fordon må ej ske, där sikten är skymd, och under inga förhållanden strax före eller i vägkorsning eller skarp kurva eller strax före eller å backkrön eller obevakat, *tydligt markerat* övergångsställe för gående.

2 m o m. Omkörning av annat fordon må ej ske, där sikten är skymd, och under inga förhållanden strax före eller i vägkorsning eller skarp kurva eller strax före eller å backkrön eller obevakat övergångsställe.

**Fordonsförarens särskilda förpliktelser vid övergångsställe.**

## 48 a §.

Förare av fordon skall hålla en med hänsyn till omständigheterna tillräckligt låg hastighet, när fordonet nalkas övergångsställe.

Förare skall lämna företräde åt gående som korsar eller står i begrepp att korsa körbanan på bevakat övergångsställe i enlighet med anvisning genom trafiksignal eller av polisman. Förare skall stanna för att låta gående passera på obevakat övergångsställe, om det är nödvändigt för att undvika fara eller olägenhet för den gående.

## 49 §.

2 m o m. Stannande eller ————— detta skymmes;

e) på *tydligt markerat* övergångsställe för gående eller inom ett område av 10 meter före övergångsstället;

e) på övergångsställe för gående eller inom ett område av 10 meter före övergångsstället;

f) inom särskild ————— därigenom försvåras.

Har fordon ————— från körbanan.

## 60 §.

1 m o m. Gående skall ————— högra sidan.

d) Körbanan skall passeras på särskilt markerat övergångsställe för gående, där sådant finnes. I övrigt skall passerande över körbana ske tvärs över denna och företrädesvis i anslutning till vägkorsning.

Gående som vill korsa körbana skall använda övergångsställe, om sådant finnes i närheten.

I övrigt skall gående korsa körbana vinkelrätt och, om vägkorsning finnes i närheten, i anslutning till denna.

(Nuvarande lydelse)

(Föreslagen lydelse)

67 §.<sup>1</sup>

Med dagsböter straffes den, som åsidosätter föreskrifterna i 40 §, 41 § 1 mom. eller 2 mom. andra stycket, 42 § 2 eller 4 mom. eller 46 § 1 mom. tredje stycket, föreskrifterna om signalering i 47 § 3 mom. första stycket eller föreskrifterna i 48 § 1 eller 3 mom., 49 § 2 eller 4 mom., 52 § 2 mom., 53 §, 54 § 2 eller 4 mom., 55 § 1 mom. eller 2 mom. första stycket, 56 § 1, 2 eller 3 mom. eller 57 § 2 mom. tredje stycket eller 3 eller 4 mom. Till samma straff dömes den, som överträder föreskrift, meddelad med stöd av 56 § 4 mom.

Med böter, högst trehundra kronor, straffes den, som bryter mot 44 §, 45 § 7 mom. andra stycket, 46 § 1 mom. fjärde stycket, 49 § 3 mom., 50 § 3 mom., 55 § 2 mom. andra stycket, 57 § 2 mom. fjärde stycket, 58 §, 59 § 1 mom. första stycket eller 2, 3 eller 4 mom. eller 60 § 2 mom. tredje stycket eller 3 mom.

Förseelse mot \_\_\_\_\_ — trehundra kronor.

Befordras med \_\_\_\_\_ och vilja.

Denna förordning träder i kraft den dag Kungl. Maj:t förordnar.

Med dagsböter straffes den, som åsidosätter föreskrifterna i 40 §, 41 § 1 mom. eller 2 mom. andra stycket, 42 § 2 eller 4 mom. eller föreskriften om förbud mot omkörning strax före eller å obevakat övergångsställe i 47 § 2 mom. eller föreskrifterna om signalering i 47 § 3 mom. första stycket eller föreskrifterna i 48 § 1 eller 3 mom., 48 a §, 49 § 2 eller 4 mom., 52 § 2 mom., 53 §, 54 § 2 eller 4 mom., 55 § 1 mom. eller 2 mom. första stycket, 56 § 1, 2 eller 3 mom. eller 57 § 2 mom. tredje stycket eller 3 eller 4 mom. Gående som bryter mot 40 § straffes dock med böter, högst trehundra kronor. Med dagsböter straffes den, som överträder föreskrift, meddelad med stöd av 56 § 4 mom.

Med böter, högst trehundra kronor, straffes den, som bryter mot 44 §, 45 § 7 mom. andra stycket, 46 § 1 mom. tredje stycket, 49 § 3 mom., 50 § 3 mom., 55 § 2 mom. andra stycket, 57 § 2 mom. fjärde stycket, 58 §, 59 § 1 mom. första stycket eller 2, 3 eller 4 mom. eller 60 § 1 mom. andra stycket eller 2 mom. tredje stycket eller 3 mom.

<sup>1</sup> De ändringar som föreslagits i prop. 1965:170 har ej tagits med.

## 2) Förslag

till

## Förordning

om ändring i vägtrafikförordningen den 28 september 1951 (nr 648)

Härigenom förordnas att 45 § 1 mom., 48 § 2 mom., 61 § 1 mom. och 67 § vägtrafikförordningen den 28 september 1951<sup>1</sup> skola erhålla ändrad lydelse på sätt nedan angives.

(Nuvarande lydelse)

(Föreslagen lydelse)

## 45 §.

1 m o m. Fordon bör ----- av vägen.

Vid oklar ----- enkelriktad fordonstrafik.

*Fordon får ej föras med något hjul till vänster om längsgående hel-dragen gul linje som delar körbanan i en del för trafiken i vardera riktningen (spärrlinje), om ej en streckad gul linje finnes till höger om spärrlinjen. Om särskild filmarkering finnes, får förare ej byta fil eller föra fordonet så att det över-skrider filmarkeringen.*

Fordon, som ----- 5 mom.

Då fordon ----- hastighet minskas.

I fall ----- mellan fordonen.

## 48 §.

2 m o m. Då i annat fall än i 1 mom. sägs ett fordons kurs skär ett annat fordons kurs, skall föraren av det fordon, som har det andra fordonet på sin *vänstra* sida, 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.*

2 m o m. Då i annat fall än i 1 mom. sägs ett fordons kurs skär ett annat fordons kurs, skall föraren av det fordon, som har det andra fordonet på sin *högra* sida, lämna företräde åt det sistnämnda fordonet.

## 61 §.

1 m o m. Det tillkommer ----- av trafiken.

Såvitt angår ----- g) sägs.

Länsstyrelsen äger ----- lägre hastighet.

<sup>1</sup> Senaste lydelse av 45 § 1 mom. se 1962:263 samt av 61 § 1 mom. och 67 § se 1961:297.

## (Nuvarande lydelse)

Väg må ej förklaras för motorväg med mindre den är fri från korsning i samma plan med annan väg samt är så inträttad, att fordon icke lämpligen kunna föras in på eller från vägen annorstädes än vid vägens ändpunkter och särskilt anordnade trafikplatser. Innan väg förklaras för motorväg eller lokal trafikföreskrift meddelas beträffande motorväg skall samråd ske med väg- och vattenbyggnadsstyrelsen.

## (Föreslagen lydelse)

Väg må ej förklaras för motorväg med mindre den är fri från korsning i samma plan med annan väg och är uppdelad i två genom skiljeremsa eller på annat sätt skilda körbanor, en för trafiken i vardera riktningen, samt är så inträttad, att fordon icke lämpligen kunna föras in på eller från vägen annorstädes än vid vägens ändpunkter och särskilt anordnade trafikplatser. Innan väg förklaras för motorväg eller lokal trafikföreskrift meddelas beträffande motorväg, skall samråd ske med väg- och vattenbyggnadsstyrelsen.

67 §.<sup>1</sup>

Med dagsböter straffes den, som åsidosätter föreskrifterna i 40 §, 41 § 1 mom. eller 2 mom. andra stycket, 42 § 2 eller 4 mom. eller 46 § 1 mom. tredje stycket, föreskrifterna om signalering i 47 § 3 mom. första stycket eller föreskrifterna i 48 § 1 eller 3 mom., 49 § 2 eller 4 mom., 52 § 2 mom., 53 §, 54 § 2 eller 4 mom., 55 § 1 mom. eller 2 mom. första stycket, 56 § 1, 2 eller 3 mom. eller 57 § 2 mom. tredje stycket eller 3 eller 4 mom. Till samma straff dömes den, som överträder föreskrift, meddelad med stöd av 56 § 4 mom.

Med dagsböter straffes den, som åsidosätter föreskrifterna i 40 §, 41 § 1 mom. eller 2 mom. andra stycket, 42 § 2 eller 4 mom., 45 § 1 mom. tredje stycket eller 46 § 1 mom. tredje stycket, föreskrifterna om signalering i 47 § 3 mom. första stycket eller föreskrifterna i 48 § 1 eller 3 mom., 49 § 2 eller 4 mom., 52 § 2 mom., 53 §, 54 § 2 eller 4 mom., 55 § 1 mom. eller 2 mom. första stycket, 56 § 1, 2 eller 3 mom. eller 57 § 2 mom. tredje stycket eller 3 eller 4 mom. Till samma straff dömes den, som överträder föreskrift, meddelad med stöd av 56 § 4 mom.

Med böter \_\_\_\_\_ eller 3 mom.  
Förseelse mot \_\_\_\_\_ trehundra kronor.  
Befordras med \_\_\_\_\_ och vilja.

Denna förordning träder i kraft den 3 september 1967.

<sup>1</sup> De ändringar som föreslagits i prop. 1965:170 och i författningsförslaget under 1 har ej tagits med.

*Utdrag av protokollet över kommunikationsärenden, hållet inför Hans Kungl. Höghet Regenten, Hertigen av Halland i statsrådet på Stockholms slott den 19 november 1965.*

**Närvarande:**

Statsministern ERLANDER, statsråden STRÄNG, ANDERSSON, LINDSTRÖM, LANGE, KLING, SKOGLUND, EDENMAN, JOHANSSON, HERMANSSON, HOLMQVIST, ASPLING, LUNDKVIST, GUSTAFSSON.

Chefen för kommunikationsdepartementet, statsrådet Skoglund, anmäler efter gemensam beredning med statsrådets övriga ledamöter fråga om *ändringar i vägtrafikförordningen* och anför.

**Inledning**

Övergången till högertrafik sker den 3 september 1967. Som en direkt följd av övergången måste vägtrafiklagstiftningen samtidigt ändras på flera punkter. Det arbete som nu pågår inom Nordisk vägtrafikkommitté för att nå nordisk enhetlighet och på ett vidare plan internationell enhetlighet på vägtrafikens område kommer förmodligen också att medföra väsentliga ändringar i lagstiftningen. Jag anser emellertid att man nu bör överväga om det kan vara lämpligt att redan före övergången och trots att det nordiska samarbetet inte är avslutat göra några ändringar som kan underlätta övergången.

Med anledning härav har inom kommunikationsdepartementet upprättats en promemoria i vilken föreslås vissa ändringar i vägtrafiklagstiftningen i anledning av övergången till högertrafik. Ändringarna avser huvudsakligen fordonsförarens uppträdande vid övergångsställe, gåendes skyldigheter vid passerande av körbana, fordons plats på väg och korsande möte mellan fordon. I promemorian har beaktats vissa förslag av statens högertrafikkommission i skrivelse den 26 februari 1965 och av Nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande (NTF) i skrivelse den 19 mars 1965.

Efter remiss har yttrande över promemorian avgetts av riksåklagarämbetet (RÅ) — som bifogat yttranden av fyra statsåklagare och en chefsåklagare — hovrätten för Västra Sverige, hovrätten för Övre Norrland, väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, statens trafiksäkerhetsråd, statens högertrafikkommission, rikspolisstyrelsen, skolöverstyrelsen, medicinalstyrel-

sen, Nordisk vägtrafikkommittés svenska ledamöter, trafikmålskommittén, Svenska kommunförbundet, Svenska stadsförbundet, Sveriges advokatsamfund, Föreningen Sveriges häradsövdingar, Föreningen Sveriges stadsdomare, Föreningen Sveriges polismästare, Landsorganisationen i Sverige (LO), Riksförbundet landsbygdens folk (RLF), Tjänstemännens Centralorganisation (TCO), Motororganisationernas samarbetsdelegation, NTF, Sveriges Trafikbilägares Riksorganisation, De Blindas Förening, Sveriges folkpensionärers riksorganisation, Sveriges Husmodersföreningars Riksförbund och Kooperativa Kvinnogillesförbundet.

### Gällande bestämmelser

I fråga om fordonsförarens uppträdande vid övergångsställe gäller enligt 46 § 1 mom. tredje stycket vägtrafikförordningen (VTF) den 28 september 1951 (nr 648) att förare är skyldig att, då fordonet närmar sig obehävat, tydligt markerat övergångsställe för gående, nedbringa hastigheten så, att fordonet kan stannas framför övergångsstället för att lämna gående tillfälle att passera. Omkörning strax före eller på sådant övergångsställe är förbjuden enligt 47 § 2 mom. Vid filkörning före eller i vägkorsning är det dock enligt 47 § 4 mom. tillåtet att passera fordon i annan körfil. Vidare föreskrivs i 49 § 2 mom. första stycket e) att fordon inte får stannas eller uppställas på tydligt markerat övergångsställe — behävat eller obehävat — eller inom ett område av tio meter före övergångsstället utan att trafikförhållandena föranleder det. Tydlig markering anses föreligga endast när övergångsmärke enligt 6 § vägmärkeskungörelsen den 7 december 1951 (nr 744) uppsatts vid övergångsstället eller signalanordning där är i funktion. Överträdelse av bestämmelse i 46 § 1 mom. tredje stycket eller 49 § 2 mom. beivras enligt 67 § första stycket VTF, medan överträdelse av bestämmelserna i 47 § 2 mom. beivras enligt 1 eller 2 § lagen den 28 september 1951 (nr 649) om straff för vissa trafikbrott, dvs. endast om oaktsamhet föreligger.

Enligt 40 § 1 mom. VTF skall vägtrafikant rätta sig efter anvisningar för trafiken, vilka meddelas bl. a. genom signaler. Närmare bestämmelser om trafiksignaler finns i 33 § vägmärkeskungörelsen. Denna avser emellertid endast fordonstrafik, och den som går mot rött sken kan därför inte straffas för överträdelse av föreskriften i 40 § 1 mom. VTF. Däremot kan han straffas enligt 1 eller 2 § trafikbrottslagen, om förfarandet innebär oaktsamhet. Om innebörden av särskilda trafiksignaler för gående saknas allmänna regler. Förbud att gå mot rött sken i sådan signal föreligger endast om förbud meddelats genom lokal trafikföreskrift enligt 61 § 1 mom. första stycket g) VTF.



I 40 § 2 mom. VTF föreskrivs bl. a. att vägtrafikanter skall efterkomma polisens anvisningar till trafikens ordnande och stanna, när polismannen ger tecken därtill. Överträdelse beivras enligt 67 § första stycket.

Där särskilt markerat övergångsställe finns, skall gående enligt 60 § 1 mom. d) VTF passera körbana på detta, om det påkallas för att undvika fara eller olägenhet för annan trafik. Underlåtenhet att använda övergångsställe kan bestraffas endast enligt 1 eller 2 § trafikbrottslagen.

I 45 § 1 mom. andra stycket VTF föreskrivs att förare — utom på väg med enkelriktad trafik — vid oklar sikt eller där sikten är skymd, t. ex. i kurva, skall hålla till vänster på vägen. På sådan plats bör enligt 36 § vägmärkeskungörelsen särskild markering göras på vägbanan. Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen har den 14 maj och den 8 oktober 1957 meddelat närmare anvisningar härom. Därav framgår att markeringen skall ske genom heldragen gul linje till vänster om mittlinjen, vilken är en streckad gul linje. Den heldragna linjen kallas spärrlinje och anger att sikten är skymd i färdriktningen. Finns heldragen gul linje till höger om mittlinjen, anger den att sikten är skymd för mötande trafik. I upplysningar till trafikanterna lämnar styrelsen rådet att inte köra om, där spärrlinje finns. Mycket långsamtgående fordon kan dock köras om, när förhållandena i övrigt medger det. Det finns däremot inget direkt förbud att överskrida en spärrlinje eller att köra om, där spärrlinje finns.

Innan förare passerar eller av annan anledning kör in på huvudled, skall han enligt 48 § 1 mom. VTF stanna och lämna företräde åt fordon på huvudleden. Länsstyrelsen beslutar enligt 61 § 1 mom. e) VTF att viss väg skall anses som huvudled.

Den s. k. vänsterregeln i 48 § 2 mom. reglerar korsande möte mellan fordon i andra fall än vid infart på huvudled eller motorväg eller utfart från parkeringsplats eller liknande. Enligt denna regel skall den som kommer från höger lämna företräde åt den som kommer från vänster. Emellertid görs det förbehållet att ingen förare är fritagen från skyldigheten att vara försiktig, när han passerar eller kör in på korsande eller anslutande väg. Detta gäller särskilt den som från väg med ringa trafik kommer in på väg med livlig trafik.

I detta sammanhang vill jag slutligen påpeka att den europeiska transportministerkonferensen (CEMT)<sup>1</sup> har antagit en samling trafikregler, som man anser bör ligga till grund för lagstiftningen på området i de länder som är anslutna till konferensen, bland dem Sverige.

<sup>1</sup> Conférence Européenne des Ministres des Transports.

### Departementspromemorian

I departementspromemorian ges följande allmänna synpunkter på behovet av ändringar i vägtrafiklagstiftningen i anledning av övergången till högertrafik.

Övergången till högertrafik kommer uppenbarligen att ställa stora krav på trafikanternas uppmärksamhet. Det samråd som tjänstemän i kommunikationsdepartementet har haft med högertrafikkommissionens vetenskapliga arbetsgrupp har styrkt uppfattningen att trafikanterna vid övergången och under en tid därefter bör få tillfälle att koncentrera sig på den nya situationen utan att belastas av andra nya trafikregler än sådana som är oundgängliga eller som kan antas i väsentlig grad motverka de speciella riskerna vid omställningen till högertrafik.

Av samma skäl synes det angeläget att eventuella ändringar i vägtrafiklagstiftningen, vilka avser trafikanternas uppträdande i trafiken och ej har direkt samband med övergången till högertrafik, inte genomförs för nära inpå övergången. För att inläringen skall kunna avslutas dessförinnan, bör sådana ändringar träda i kraft så snart som möjligt och helst inte senare än den 1 oktober 1966. Det kan emellertid inte antas att den omarbetning av trafikreglerna och vägmärkesbestämmelserna som kan föräledas av Nordisk vägtrafikkommittés arbete hinner fullbordas före den dagen. Även om det således torde vara uteslutet att mer omfattande ändringar på dessa områden skulle kunna ske inom erforderlig tid före övergången till högertrafik, finns dock anledning att överväga vissa ändringar utan att avvakta resultatet av det nordiska samarbetet. Det är nämligen sannolikt att övergången skulle underlättas, om trafikanterna då hunnit inlära några regler, som är särskilt ägnade att höja trafiksäkerheten. Antalet sådana regler bör emellertid starkt begränsas, och de regler som utväljs bör vara enkla och väl lämpade för en slagkraftig upplysningsverksamhet. Endast sådana regler bör väljas som kan förmodas bli godtagna på nordiskt plan.

Om vissa ändringar i vägtrafiklagstiftningen kommer till stånd före eller samtidigt med övergången till högertrafik enligt nu antydda grunder, bör man följaktligen vänta med övriga ändringar till dess trafikanterna haft tid att vänja sig vid högertrafiken.

I promemorian övervägs härefter vilka ändringar i trafikreglerna som bör komma till stånd i samband med övergången till högertrafik och i vilken utsträckning sådana ändringar bör och kan genomföras före eller först samtidigt med övergången. Därvid behandlas först förhållandet mellan fordonsförare och gående.

Det framhålls att övergången torde komma att medföra speciella anpassningssvårigheter för de gående. Dessa utgör en mycket heterogent samman-

satt grupp, där de psykiska och fysiska förutsättningarna att reda sig i trafiken varierar på ett helt annat sätt än bland fordonsförarna. Särskilt vid passerande av körbanan kan omställningen från vänster- till högertrafik tänkas innebära stora risker för de gående. Ett bättre skydd för dem i dessa situationer anses därför angeläget. I promemorian föreslås med hänsyn härtill vissa ändringar i trafikreglerna om fordonsförares uppträdande vid övergångsställe för gående.

Behovet av bestämmelser till skydd för gående som passerar övergångsställe är tillgodosett, sägs det i promemorian, om övergångsstället är tydligt markerat men ej annars. Det ifrågasätts om inte kraven på fordonsförarnas uppträdande vid övergångsställe borde vara desamma även vid övergångsställe som inte är tydligt markerat i den betydelse detta begrepp nu anses ha utan endast utmärkt genom markering på körbanan. Inför övergången till högertrafik synes det nämligen vara av vikt att de gående vänjer sig vid att normalt passera körbanan endast på övergångsställe. Deras skydd bör då enligt promemorian vara detsamma antingen särskilt vägmärke eller fungerande signalanordning finns uppsatt vid övergångsstället eller ej.

Det påpekas att gående som vid grönt sken beträtt bevakat övergångsställe inte alltid hinner gå över körbanan innan signalväxling sker. Han kan alltså befinna sig på denna, när korsande fordonstrafik kommer i gång. Det synes enligt promemorian rimligt att gående i en sådan situation skall åtnjuta samma skydd som om han befunnit sig på obevakat övergångsställe. Bestämmelsen i 46 § 1 mom. tredje stycket VTF om skyldighet att nedbringa hastigheten före övergångsställe och att vid behov stanna bör därför göras tillämplig även vid bevakade övergångsställen men därvid ändras på sådant sätt, att det direkt framhävs att hastigheten skall anpassas så att den gående inte utsätts för fara eller olägenhet.

Vidare anförs att särskilda risker uppkommer för de gående, när fordonsförare efter sväng i vägkorsning har att passera bevakat övergångsställe. I stor utsträckning borde detta problem enligt promemorian kunna bemästras genom att trafikregleringen utformas så, att fordonstrafiken inte får signal eller tecken att köra, om den kan komma att efter sväng korsa övergångsställe när gående är berättigade att använda detta. Det framhålls emellertid att problemet inte överallt kan lösas på detta sätt, åtminstone inte inom en närmare framtid. Dessutom bör de gående åtnjuta skydd för svängande fordon även vid obevakade övergångsställen. För att uppnå största möjliga trygghet för de gående, anses det därför i promemorian att förarna redan i trafikreglerna bör åläggas att i sådana situationer lämna de gående tillfälle att passera övergångsstället. De gående bör med andra ord ha företräde framför svängande fordon, när de befinner sig på övergångsstället eller skall ge sig ut på detta och trafiken är öppen i deras färdrikt-

ning, vilket vid bevakade övergångsställen innebär att trafiksignal visar grönt sken eller polisman ger tecken att passera. För att en förare skall kunna uppfylla sin skyldighet att lämna företräde bör han köra med låg hastighet framför övergångsstället.

På grund av dessa överväganden om förarens uppträdande vid övergångsställe föreslås i promemorian att bestämmelserna i 46 § 1 mom. tredje stycket VTF får den utformningen att förare, som närmar sig markerat övergångsställe, skall anpassa hastigheten så, att han inte åstadkommer fara eller olägenhet för gående som befinner sig på övergångsstället. Enligt förslaget skall föraren också, om så erfordras, stanna för att lämna gående tillfälle att passera. Bestämmelserna föreslås flyttade till en ny paragraf, 48 a §. Som ett andra stycke i denna föreslås bestämmelser som innebär att förare, som efter sväng i vägkorsning har att passera övergångsställe där, skall köra med låg hastighet och lämna företräde åt gående som befinner sig på övergångsstället eller, när trafiken är öppen i den gåendes färdriktning, avser att beträda detta.

Vidare föreslås att ordet »tydligt» utgår ur 47 § 2 mom. och 49 § 2 mom. e) VTF.

Det anses i promemorian att överträdelser i samtliga nu avsedda fall bör bedömas som ordningsförseelser och därför beivras även om oaktsamhet inte föreligger. I anledning härav föreslås ändringar i 67 § första stycket VTF så att sådana överträdelser kan bestraffas med dagsböter.

I promemorian ifrågasätts härefter vissa skärpningar av reglerna om passera n d e a v k ö r b a n a. I första hand uppmärksammas de gåendes skyldighet att rätta sig efter trafiksignaler. Ett ovillkorligt förbud att gå mot rött sken skulle enligt promemorian innebära fördelar för de gåendes egen säkerhet som överväger nackdelarna av ett sådant förbud, t. ex. olägenheterna att behöva vänta vid ett övergångsställe trots att inget fordon närmar sig. För att i största utsträckning kunna undvika sådana olägenheter anses det i promemorian önskvärt att signalväxling sker med kortast möjliga intervaller på mindre trafikerade platser och annars under tider med obetydlig trafik. I detta sammanhang fästs uppmärksamheten på de speciella problem som förbud att gå mot rött sken kan innebära för gående med nedsatt syn.

För att ett förbud att gå mot rött sken skall få åsyftad verkan, är det enligt promemorian av vikt att de gående åläggs skyldighet att använda övergångsställe för att korsa körbana. Bestämmelserna om passera n d e a v k ö r b a n a anses höra utformas så, att underlåtenhet att använda övergångsställe där sådant finns i närheten kan bestraffas även om oaktsamhet ej föreligger. Med uttrycket »i närheten» avses att gående skall använda övergångsställe som utan större olägenhet kan nås. Detta bör enligt promemorian medföra att gående i tätbebyggelse endast i undantagsfall är berättigad att korsa körbana mellan två övergångsställen.

Övervägandena om gåendes skyldigheter vid passerande av körbana för-  
anleder i promemorian förslaget att bestämmelserna i 60 § 1 mom. d) VTF  
skall bilda ett nytt andra stycke i momentet och att första meningen skall  
ändras till »Gående skall passera körbana på markerat övergångsställe där  
sådant finnes i närheten». Vidare föreslås att momentet får ett nytt tredje  
stycke, i vilket föreskrivs att, vid övergångsställe där trafiken regleras ge-  
nom trafiksignaler eller av polisman, körbanan inte får beträdas när signa-  
len visar rött sken eller polismannen ger stopptecken för trafiken i den  
gåendes färdriktning. Om det finns särskild signal för gångtrafiken, skall  
denna enligt förslaget gälla framför annan trafiksignal.

Förseelser mot någon av dessa bestämmelser anses böra bli bestraffade  
med penningböter och i promemorian föreslås därav föranledd ändring i  
67 § andra stycket VTF.

I fråga om i kraft trädande av de sålunda föreslagna ändringarna i  
trafikreglerna uttalas i promemorian att de ändringar som avser fordons-  
förarnas beteende vid övergångsställe otvivelaktigt är ägnade att underlätta  
övergången till högertrafik och därför bör genomföras snarast möjligt. Där-  
vid bör beaktas även de ändringar rörande bötesformen som kan föranledas  
av trafikmålskommitténs förslag i betänkandet »Trafikmål» (SOU 1963: 27).

När det gäller det ifrågasatta förbudet att gå mot rött sken och skyldig-  
heten för gående att använda övergångsställe, framhålls att frågan om ikraft-  
trädandet sammanhänger med bl. a. frågan om beivrande av överträdelser.  
Det anses angeläget att sådana förseelser kan beivras snabbt och enkelt. Det  
av trafikmålskommittén föreslagna institutet ordningsföreläggande är enligt  
promemorian väl lämpat härför. Det slutliga ställningstagandet till frågan  
om och när förbud att gå mot rött sken och skyldighet att använda över-  
gångsställe skall införas anses därför böra ske med beaktande av övervägan-  
dena om förenklad handläggning av trafikbrottmålen.

I promemorian föreslås vidare två regler, som inte anses böra träda i kraft  
förrän vid övergången till högertrafik den 3 september 1967. Dessa regler  
berör inte direkt de gående utan avser huvudsakligen fordonstrafiken.

Den första frågan gäller fordon s plats på väg. Det anförs att  
en särskild fara under omställningsperioden efter övergången till höger-  
trafik torde ligga däri, att fordonsförare som inte håller väl till höger på  
vägen vid ett plötsligt möte, t. ex. vid skymd sikt, reagerar som i vänster-  
trafik och väjer åt vänster i stället för höger. För att minska riskerna för  
olyckor i sådana situationer, skulle det vara av värde om förarna före  
övergången lade sig vinn om att vid skymd sikt alltid hålla väl undan  
från vägens mitt. Det framhålls att en regel av denna innebörd visser-  
ligen finns i 45 § 1 mom. VTF och att förarna genom spärmlinje kan upp-  
märksammas på att sikten är skymd i färdriktningen. I promemorian  
anses det emellertid troligt att trafiksäkerheten skulle höjas, om man in-

förde förbud att överskrida spärrlinje. Ett sådant förbud förutsätter enligt promemorian att spärrlinjer förekommer endast på sträckor, där det får anses av vikt att fordonen inte förs över vägens mitt. Det antas därför bli nödvändigt att i åtskilliga fall uppmäta nya sträckningar för spärrlinjerna och måla dessa, innan förbudet kan träda i kraft. Arbetet härmed förmodas bli tidskrävande och det anses inte realistiskt att räkna med att nya spärrlinjer efter dessa principer skulle kunna föreligga den 1 oktober 1966. Även om arbetet skulle kunna vara klart till den dagen, är det enligt promemorian av kostnadsskäl knappast försvarligt att införa ett nytt spärrlinjesystem för vänstertrafik, när det endast kan bestå under ett år. Förbud att överskrida spärrlinje bör därför inte införas före övergången till högertrafik men väl samtidigt med övergången.

I promemorian föreslås på grund härav att i 45 § 1 mom. VTF med giltighet fr. o. m. den 3 september 1967 införs ett nytt tredje stycke enligt vilket fordon ej får föras över långsgående heldragen gul linje på körbanan (spärrlinje) om det inte mellan fordonet och spärrlinjen löper en streckad linje. Det föreslås att 67 § första stycket samtidigt ändras så, att överträdelse av bestämmelsen kan bestraffas med dagsböter.

Det framhålls i promemorian att arbetet med ett nytt spärrlinjesystem för högertrafik måste ske så, att linjerna är färdigmålade den 3 september 1967. Följden härav kan emellertid bli, påpekas det, att heldragna gula linjer, medan detta arbete pågår, kommer att finnas även på ställen där sikten inte är skynd, vilket strider mot innebörden av 36 § vägmärkeskungörelsen och väg- och vattenbyggnadsstyrelsens anvisningar om trafiklinjernas betydelse. I promemorian ifrågasätts därför att under arbetet med det nya spärrlinjesystemet upphäva bestämmelsen i 36 § andra stycket sista punkten vägmärkeskungörelsen och anvisningarna. Någon större olägenhet härav torde inte behöva uppkomma, framhålls det, eftersom spärrlinjerna nu endast har karaktären av upplysning och inte ålägger förarna mer än vad som följer redan av trafikreglerna. Den tid under vilken trafiklinjerna på detta sätt skulle sakna betydelse antas inte bli längre än omkring tre månader, dvs. från den 1 juni till den 3 september 1967.

Ett annat sätt att lösa problemet diskuteras även, nämligen att måla spärrlinjerna för högertrafik i vit färg. I de fall där spärrlinjer finns för trafiken i båda färdriktningarna, dvs. där två heldragna gula linjer löper parallellt, skulle då en vit linje kunna målas mellan de gula. Med detta system skulle de gula linjerna behållas fram till övergången till högertrafik och ha sin nuvarande betydelse, medan de vita linjerna under den tiden inte skulle ha någon särskild betydelse för trafikanterna. Efter övergången skulle endast de vita linjerna fungera som spärrlinjer med förbud att överskrida dem med fordon och de gula linjerna tas bort. Fördelen med detta alternativ anses vara att innebörden av de gula linjerna kan bestå

ända till övergången och att trafikanterna genom den avvikande färgen på de nya linjerna uppmärksammas på den förändring som kommer att ske. I vad mån den vita färgen framdeles skulle behållas för spärrlinjer anses inte behöva avgöras i detta sammanhang.

Den andra frågan av betydelse huvudsakligen för fordonstrafiken är innebörden av den s. k. vänsterregeln vid korsande möte. I promemorian uttalas att det oberoende av övergången till högertrafik finns anledning överväga en ovillkorlig företrädesregel, alltså utan det förbehåll som nu gör att vänsterregeln i vissa fall kan förlora sin giltighet. En sådan företrädesregel framstår som än mer önskvärd i samband med övergången, då givetvis utformad som en högerregel. Det skulle enligt promemorian sannolikt underlätta övergången, om förarna hade en ovillkorlig regel om att lämna företräde åt den som kommer från höger utan att behöva bedöma i vad mån en korsande väg skall anses ha ringa eller livlig trafik. En ovillkorlig företrädesregel anses kunna bidra till att skärpa förarnas beredskap inför högertrafiken. Denna verkan förmodas bli än större, om regeln införs samtidigt med övergången. Härtill framhålls att en ovillkorlig företrädesregel med nödvändighet förutsätter att större vägar och gator, som har karaktär av genomfartsleder, utläggs som huvudleder och att trafiken på korsande vägar genom vägmärken åläggs att lämna företräde åt huvudledstrafiken. Arbetet med att utlägga sådana huvudleder och utmärka dem antas bli omfattande, och det anses i promemorian inte kunna komma i fråga att fullborda detta arbete före den 1 oktober 1966 för vänstertrafik för att ett år senare göra om det för högertrafik. En ovillkorlig företrädesregel bör därför enligt promemorian inte träda i kraft förrän vid övergången till högertrafik, varvid förutsätts att även utmärkningen av erforderliga huvudleder föreligger då.

Det föreslås således i promemorian, förutom viss redaktionell ändring, att 48 § 2 mom. andra och tredje punkterna VTF skall utgå den 3 september 1967.

Även i fråga om straffbestämmelser för överträdelse av de regler som föreslagits träda i kraft samtidigt med övergången till högertrafik bör enligt promemorian beaktas de ändringar i VTF:s straffbestämmelser som kan föranledas av trafikmålskommitténs förslag.

Slutligen behandlas i promemorian vissa frågor om vägmärken. Vid övergången till högertrafik måste vägmärken som nu är uppsatta endast på vägens vänstra sida flyttas över till den högra sidan. För att underlätta detta arbete anses i promemorian att sådant märke bör kunna uppsättas även på den högra sidan redan före övergången. Om Nordisk vägtrafikkommittés betänkande »Vägmärken» (SOU 1965: 33) medför att märke av visst slag skall få nytt utseende, bör det i vissa fall kunna vara

lämpligt att på liknande sätt dubblera märkena. Det nu gällande märket skulle då stå kvar på den vänstra sidan och det nya placeras på den högra. En sådan ordning anses ägnad att underlätta inlärningen av det nya märkets utseende och betydelse. Om ett märke skall behållas men få annan innebörd, bör det däremot enligt promemorian inte komma i fråga att använda det i dess nya betydelse samtidigt med att det används med den nu gällande innebörden.

### Remissyttrandena

I remissyttrandena görs ingen invändning mot de allmänna synpunkter som framförs i departementspromemorian om riktlinjerna för ändringar i vägtrafiklagstiftningen inför övergången till högertrafik.

*Statens högertrafikkommission, Sveriges advokatsamfund och Sveriges folkpensionärers riksorganisation* uttalar sig för en stark begränsning av antalet ändringar i trafikreglerna inför övergången. Kommissionen understryker att det är angeläget att den 3 september 1967 införs endast sådana nya vägtrafikbestämmelser som har ett omedelbart eller väsentligt samband med trafikomläggningen. Ändringar i övrigt i vägtrafikförfattningarna bör enligt kommissionen inte genomföras nära inpå omläggningen. Sådana ändringar som skall ske före den 3 september 1967 bör om möjligt inte träda i kraft senare än den 1 oktober 1966.

*Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen* framhåller att ändringar, som inte har direkt samband med övergången, bör träda i kraft så snart som möjligt, så att inlärningen av de nya reglerna kan avslutas före övergången.

Liknande synpunkter uttalas av *Föreningen Sveriges polismästare, LO, TCO, Sveriges Trafikbilägares Riksorganisation och Sveriges Husmodersförningars Riksförbund*.

*Skolöverstyrelsen* finner det angeläget att sådana ändringar av trafikreglerna som kan bidra till att skapa större fasthet i skolornas trafikundervisning genomförs under terminstid, för att skolan skall ha möjlighet att omgående ge eleverna information om de nya reglerna.

För planläggning av omställningsåtgärder och trafiksäkerhetsarbete är det enligt *statens högertrafikkommission* av stor betydelse att beslut om de ändringar som skall ske t. o. m. dagen för övergången fattas snarast möjligt. I synnerhet anser kommissionen detta gälla sådana regeländringar som kan medföra behov av byggnadsåtgärder, signaländringar, uppsättning av vägmärken eller andra åtgärder av sådant slag att de kräver längre förberedelsestid.

Även *Svenska stadsförbundet* anser att lösningen av de frågor som behandlas i promemorian är av största vikt för planläggningen av de gatu- och andra omläggningsarbeten som krävs i kommunerna inför trafikom-



läggningen. Bortsett från att varje ytterligare fördröjning av avgörandet kan avsevärt försvåra de rent arbetstekniska möjligheterna att projektera och utföra omläggningsarbeten måste man enligt förbundet också beakta att varje fördröjning kommer att medföra fördyringar. Förbundet understryker därför nödvändigheten av att dessa frågor avgörs utan tidspillan.

I *trafikmålskommitténs* yttrande framhålls att det f. n. pågår en utveckling mot allt större internationalisering av trafiken. I första hand gäller detta förhållandet mellan de nordiska länderna, men även utvecklingen i Europa måste beaktas. Kommittén understryker vikten av att man i Sverige noga följer den internationella utvecklingen. Nya trafikregler bör därför enligt kommitténs mening endast undantagsvis antas i annat fall än då de kan anses utgöra ett led i utvecklingen mot en större internationell enhetlighet.

*Nordisk vägtrafikkommittés svenska ledamöter* anför att det avslutande arbetet med förslag till gemensamma nordiska vägtrafikregler nu pågår men att betänkande i ämnet inte kommer att kunna lämnas förrän under första halvåret 1966. Ledamöterna upplyser vidare att man inom kommittén enats om att det vore önskvärt om de författningsändringar som kan föranledas av kommitténs förslag kunde genomföras på en gång i samtliga berörda länder. Man är dock medveten om att övergången till högertrafik i Sverige kan göra det nödvändigt att där införa vissa nya bestämmelser redan innan det nordiska samordningsarbetet är avslutat. De svenska ledamöterna har därför ingen erinran mot att ett begränsat antal regler, som kan anses särskilt ägnade att underlätta övergången till högertrafik, införs utan att avvakta resultatet av det nordiska samordningsarbetet. Ledamöterna påpekar att kommittén i enlighet med sitt uppdrag bygger sina förslag på de regler om vilka CEMT har enats. Man understryker kraftigt vikten av att den enighet som nåtts i CEMT bevaras och att de länder som godtagit Cemtreglerna inte i sin nationella lagstiftning inför regler som strider mot dessa.

I några remissyttranden understryks vad som sägs i promemorian om att övergången till högertrafik torde komma att medföra särskilda anpassningssvårigheter för de gående. Man anser det därför viktigt att förhållandet mellan fordonsförare och gående regleras så att de gående får ett bättre skydd än nu.

Vad angår fordonsförares uppträdande vid övergångsställe för gående är meningarna delade bland remissinstanserna i fråga om förslaget att de föreskrifter som är knutna till begreppet tydligt markerat övergångsställe skall gälla även vid övergångsställe som inte är tydligt markerat i den meningen att där finns vägmärke eller fungerande signalanordning. Framför allt råder olika uppfattningar om det lämpliga i att ordet »tydligt» utgår ur författningstexten på de ställen som föreslagits i

promemorian. Ett tiotal remissinstanser tillstyrker förslaget, men så gott som alla av dem framhåller att alla övergångsställen bör utmärkas med vägmärke.

*Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen* anser att en första förutsättning för den föreslagna ändringen i 47 § och för den nya 48 a § VTF måste vara vad som indirekt framhållits i Nordisk vägtrafikkommittés betänkande »Vägmärken», nämligen att märke för övergångsställe skall uppsättas vid alla övergångsställen som inte är belägna i direkt anslutning till vägkorsning. Även på sådana ställen, säger styrelsen, kan i åtskilliga fall, med hänsyn till bl. a. vinterförhållandena, markeringar enbart på körbanan inte anses tillfyllest. Styrelsen förutsätter därför att den bemyndigas utfärda anvisningar till ledning för bedömning i det enskilda fallet, när övergångsmärke skall anses erforderligt.

*Föreningen Sveriges häradshövdingar* finner den föreslagna utsträckningen av fordonsförarnas skyldigheter principiellt riktig men anser det ofrånkomligt att förse övergångsställena med tydlig markering genom vägmärke eller signalanordning på alla platser där snöröjningen inte är högeffektiv.

Även *statens högertrafikkommission* pekar på riskerna för att fordonsförare inte skall uppmärksamma övergångsställen som inte är markerade på annat sätt än genom målning på körbanan. Emellertid anser kommissionen att en förare som närmar sig vägkorsning alltid har anledning att räkna med att övergångsställe kan finnas vid korsningen. Risken för att ett övergångsställe som ligger på sådan plats inte uppmärksammas måste i praktiken vara obetydlig, även om vägmärke eller signalanordning inte finns. Vid övergångsställe som inte ligger vid vägkorsning bör dock enligt kommissionens mening markeringen på körbanan kompletteras med vägmärken.

*Nordisk vägtrafikkommittés svenska ledamöter* påpekar att det varken i de övriga nordiska länderna eller i Cemtreglerna förekommer krav på att övergångsställe skall vara markerat med vägmärke eller fungerande signalanordning för att vissa skyldigheter för förarna skall gälla. Markering på körbanan bör enligt ledamöterna vara det som avgör om ett övergångsställe finns i trafikreglernas mening. Det erinras om att kommittén i sitt betänkande om vägmärken anser att alla övergångsställen skall utmärkas med vägmärke utom sådana som är belägna i direkt anslutning till gatukorsning. Vid sådant övergångsställe bör vägmärke uppsättas endast om det är påkallat från trafiksäkerhetssynpunkt.

*Hovrätten för Övre Norrland* delar uppfattningen att de gåendes skydd bör utvidgas i fråga om övergångsställen som är markerade endast genom målning på körbanan. För att det skall kunna föranleda ansvar att bryta mot någon av de bestämmelser som avses med förslaget, bör emellertid enligt hovrättens mening fordras att markeringen kan skönjas utan svårighet och att dess innebörd är klar. Markeringen bör således vara på detta sätt tydlig

och får exempelvis inte vara alltför nött. Med hänsyn härtill vill hovrätten starkt ifrågasätta, om det är lämpligt att ta bort ordet »tydligt» från författningstexten. Hovrätten håller före, att det vore bättre att utbyta ordet »tydligt» mot uttrycket »genom färgläggning eller eljest tydligt». Det synes hovrätten även önskvärt, att klarare regler om färgläggning kommer till stånd.

Tveksamhet i fråga om det lämpliga i att ta bort ordet »tydligt» ur författningstexten uttalas också av RÅ, LO och TCO. En person som är van att begagna ett visst övergångsställe, säger RÅ, kan om vägbanan är betäckt av snö eller is lätt förbise att markeringarna på vägen ej är synliga, och att förare av fordon alltså inte kan se att ett övergångsställe finns på platsen. Då varje oklar situation i trafiken innebär en särskild olycksrisk, synes det RÅ från trafiksäkerhetssynpunkt angeläget att söka förebygga sådana situationer. Den ökade trygghet för gående vid övergångsställen, som man eftersträvar, synes alltså enligt RÅ:s mening inte kunna vinnas genom att kravet på tydlighet hos utmärkningen av övergångsställen reduceras. I stället bör fordras att utmärkning med vederbörliga skyltar sker på de ställen där skyltar saknas. Detta gäller även övergångsställen som är försedda med ljussignaler. När signalerna är ur funktion och körbanan är täckt med is eller snö, föreligger samma svårigheter för fordonsförare att observera övergångsstället som vid ett obehäkat övergångsställe. Om svårighet föreligger att på lämpligt sätt anbringa skyltar vid sidan av vägbanan, bör de kunna anbringas hängande över körbanan. RÅ ifrågasätter även om borttagandet av ordet »tydligt» ur författningstexten verkligen ger stadgandet den avsedda innebörden. Det torde nämligen ligga i sakens natur att en markering skall vara tydlig för att den över huvud skall tillmätas rättsverkan. Riktigast synes det RÅ vara att i VTF ange hur ett övergångsställe skall vara markerat.

*Svenska stadsförbundet, Sveriges advokatsamfund, Motororganisationernas samarbetsdelegation* och *NTF* avstyrker förslaget och vill behålla ordet »tydligt» i författningstexten. Även i dessa yttranden hänvisas till klimatförhållandena och framhålls att det är nödvändigt att alla övergångsställen utmärks med vägmärken. Advokatsamfundet påpekar att de gående till helt övervägande del är ortsbor och känner till övergångsställena medan en väsentlig del av motorfordonsförarna inte är bekanta med ortsförhållandena. Om förslaget genomförs, torde enligt advokatsamfundets mening följden bli att gående begagnar övergångsställena som de är vana vid och därmed räknar med företrädesrätt, samtidigt som en väsentlig del av motorfordonsförarna ej känner till och ej kan se — i varje fall inte i tid — att det är fråga om ett med målning markerat övergångsställe. För vinterperioden skulle alltså förslaget i denna del medföra mycket stora risker för gående, anser advokatsamfundet.

Majoriteten av remissinstanserna tillstyrker i huvudsak eller lämnar utan erinran förslagen om utvidgad skyldighet att nedbringa hastigheten före

övergångsställe och vid behov stanna samt om regler till skydd för gående mot svängande fordon.

*Nordisk vägtrafikkommittés svenska ledamöter* anser emellertid att man i den föreslagna 48 a § måste skilja mellan bevakade och obevakade övergångsställen. Ledamöterna menar att de gående vid bevakade övergångsställen skall ha en absolut företrädesrätt framför fordonen, när de beträtt övergångsstället i behörig ordning, dvs. vid grönt sken eller på tecken av polisman. Förare skall således även om han själv kör mot grönt sken, vare sig han passerar övergångsstället efter sväng i vägkorsning eller ej, låta sådan fotgängare passera. Däremot anser man det inte rimligen kunna krävas att föraren skall lämna företräde åt den som obehörigen, dvs. i strid mot signal eller tecken, ger sig ut på övergångsstället. Vid obevakat övergångsställe skulle det enligt ledamöterna föra för långt att tillerkänna de gående en ovillkorlig rätt till företräde framför fordonen. Här bör krävas endast att föraren kör på sådant sätt att den gående som med iakttagande av de regler som gäller för honom har beträtt ett övergångsställe skall kunna känna sig fullt trygg, om han passerar det i normal takt. Ledamöterna anser att den föreslagna lydelsen av 48 a § ger de gående en förmånsställning som går utöver vad man såväl inom kommittén som enligt Cemtreglerna ansett trafiksäkerheten normalt kräva. En sådan förmånsställning kan enligt ledamöternas mening inte heller motiveras med att övergången till högertrafik kräver extraordinära åtgärder. Att en gående skulle ha en absolut företrädesrätt på övergångsställe även om han bryter mot de föreskrifter som gäller för honom, t. ex. förbudet att gå mot rött sken, kan knappast få någon gynnsam psykologisk effekt på förarnas beredskap inför övergången, framhålls det. Högertrafikreformen kräver att samspelet mellan de olika trafikantgrupperna sker så friktionsfritt som möjligt och att ingen grupp får känslan av att vara den enda som belastas med ökat ansvar. Ledamöterna anser att 48 a § bör ha följande lydelse.

Vid övergångsställe för gående, där trafiken regleras av polisman eller genom trafiksignaler, skall förare, även om trafiken är öppen i hans färdriktning, lämna gående som i behörig ordning beträtt övergångsstället tillfälle att passera.

Är sådant övergångsställe beläget vid vägkorsning, skall förare som efter sväng i korsningen har att passera övergångsstället köra med låg hastighet och lämna företräde åt gående som befinner sig på övergångsstället eller, när trafiken är öppen i den gåendes färdriktning, avser att beträda detta.

Förare som närmar sig annat övergångsställe skall anpassa hastigheten så, att han icke åstadkommer fara eller olägenhet för gående som befinner sig på övergångsstället. Om så erfordras, skall föraren stanna för att lämna gående tillfälle att passera.

Några remissinstanser har gjort erinringar mot utformningen av de föreslagna reglerna i 48 a § första stycket.

*RÅ* anser att reglerna fått större räckvidd än som varit avsett. Den före-

slagna lydelsen av stycket kan tolkas så, att det åligger fordonsförare att stanna även för att släppa fram gående som ämnar sig ut i körbanan mot rött sken. *TCO* understryker att begreppet »olägenhet» inte bör ges en alltför vid tolkning, eftersom detta lätt kan inbjuda till missbruk från de gående. *NTF* anser att det finns risk att fordonsförarna tolkar skyldigheten att stanna »om så erfordras» alltför oförmånligt för fotgängarnas del. Man torde i detta sammanhang kunna skilja på några olika situationer, framhåller *NTF*. Om det gäller en gata med mycket ringa trafik och situationen berör endast en fotgängare och en bil är det knappast rimligt att bilisten skall stanna för den ensamma fotgängaren. Om å andra sidan biltrafiken är mycket livlig och dessutom relativt snabb och flera fotgängare samlats vid gångbanekanten, borde trafikanterna uppträda som om det fanns trafiksignaler. I denna situation kan emellertid en hänsynsfull bilist, som uppfattar situationen på ett riktigt sätt och stannar före övergångsstället, utsetta sig själv för risken att bli påkörd bakifrån. För att kunna ge bästa möjliga information till bilisterna ifrågasätter *NTF* om inte uttrycket »om så erfordras» kunde preciseras t. ex. till »när så med hänsyn till de gåendes framkomlighet och trafiksäkerheten samt förhållandena i övrigt erfordras».

Vad gäller förslaget i 48 a § andra stycket om svängande fordon anser *NTF* att regeln i och för sig är utomordentligt tillfredsställande ur säkerhetssynpunkt, men *NTF* hyser likväl viss tvekan inför dess konsekvenser från kapacitetssynpunkt i livligt gångtrafikerade delar av städerna. *NTF*:s förslag i detta hänseende var sammankopplat med förslag om förbud för gående att vid signalreglerade övergångsställen gå mot signalbilden »Vänta» eller rött sken. *NTF* har den uppfattningen att detta förbud inte kan utfärdas, om inte fotgängarna är ensamma på det signalreglerade övergångsstället vid grönt sken eller signalbilden »Gå». Däremot innebar *NTF*:s förslag inte att regeln skulle tillämpas vid icke signalreglerade gatukorsningar. *NTF* vidhåller sin uppfattning att regeln om skyldighet för svängande fordonstrafik att lämna gående på övergångsställe i gatukorsning företräde begränsas att gälla enbart signalreglerade korsningar. Om lyktor med signalbilderna »Gå» och »Vänta» finns, bör signalanläggningen helst kompletteras med särskilda signaler för svängande fordonstrafik med körriktningspilar i lyktorerna. I de icke signalreglerade korsningarna bör den föreslagna allmänna regeln i 48 a § första stycket andra meningen tillämpas, dvs. att förare om så erfordras skall stanna för att lämna gående tillfälle att passera.

*Föreningen Sveriges häradshövdingar* anser inte heller att regeln om svängande fordon bör gälla vid obebakade övergångsställen. Formuleringen »när trafiken är öppen i den gåendes färdriktning» passar enligt föreningens uppfattning inte annat än vid bebakade övergångsställen. Vidare invänds att det ofta måste bli svårt för en fordonsförare att bedöma om en

gångstrafikant, som ännu ej gett sig ut på övergångsstället, »avser att beträda detta». Företrädesrätten för gående måste också, om den genomförs i föreslagen omfattning, beräknas medföra betydande svårigheter för fordonsförarna med trafikstockningar som följd. Enligt föreningens mening får fotgängarna såvitt gäller de obehagade övergångsställena ett tillräckligt skydd redan genom den föreslagna bestämmelsen i första stycket av 48 a §.

Även *Föreningen Sveriges polismästare* erinrar mot att gående skall ha företräde framför svängande fordon, om han avser att beträda ett övergångsställe. Föreningen framhåller att det ofta måste vara svårt för fordonsförare att avgöra om och när en fotgängare, som befinner sig invid ett övergångsställe, ämnar beträda detta och anser det från trafiksäkerhetssynpunkt tillräckligt att gående får ovillkorligt företräde endast om han befinner sig på övergångsstället. En sådan begränsning anser föreningen synnerligen önskvärd också för att minska de svårigheter som genom den föreslagna regeln otvivelaktigt måste uppstå då det gäller att hålla trafiken flytande, särskilt i storstäderna. Om svängande fordon i gatukors måste stannas alltför ofta för att låta gående passera, kommer framkomligheten att minska på ett sätt som kan få mycket kännbara följder.

*Hovrätten för Övre Norrland, statens trafiksäkerhetsråd, statens högertrafikkommision, Motororganisationernas samarbetsdelegation, Sveriges Trafikbilägares Riksorganisation och Kooperativa Kvinnogillesförbundet* uppehåller sig också vid den inverkan den föreslagna regeln om svängande fordon kan få på trafikkapaciteten. Behovet av omsorgsfull planläggning av övergångsställen och signalsystem betonas i flera yttranden. Bl. a. ifrågasätter hovrätten och samarbetsdelegationen om inte övergångsställe ofta kan anordnas på något avstånd från gatukorsning.

Vad angår de föreslagna skärpningarna av reglerna om passera de av körbana tillstyrker samtliga remissinstanser eller lämnar i princip utan erinran förslaget om ovillkorligt förbud att gå mot rött sken eller polismans stopptecken.

*Statens högertrafikkommision* understryker att ett sådant förbud kan verksamt bidra till att minska olycksriskerna vid och efter trafikomläggningen.

*Nordisk vägtrafikkommittés svenska ledamöter* anför att förbudet i princip överensstämmer med vad kommittén tänkt sig. Emellertid avser kommittén att föreslå att man skall övergå till en signalväxlingsföljd där gult sken visas ensamt efter grönt. Då fotgängare inte bör få gå mot sådant sken, förordar de svenska ledamöterna att förbudet utformas så, att övergångsstället får passeras endast vid grönt sken. Vidare anføres att man inom kommittén beaktat att förbudet kommer att gälla även om inget fordon nalkas, vilket kan leda till att bestämmelsen uppfattas som alltför sträng och fresta till överträdelser. De gående åläggs emellertid härige-

nom endast samma förpliktelse som åvilar förarna, vilket kan vara ägnat att understryka deras ställning som vägtrafikanter med därav följande ansvar. Gångtrafikanterna utgör vidare en grupp där omdömesförmågan och möjligheterna till anpassning i trafiken kan variera i särskilt hög grad, och ledamöterna anser det angeläget att bestämmelserna för gående utformas så, att tillämpningen i minsta mån blir beroende av deras eget bedömande av trafikförhållandena.

*RÅ, statens trafiksäkerhetsråd, medicinalstyrelsen, Motororganisationernas samarbetsdelegation, NTF, Sveriges Trafikbilägares Riksorganisation, De Blindas Förening och Kooperativa Kvinnogillesförbundet* anser att förbudet kräver att signalgivningen i trafiksignalerna anpassas med större hänsyn till gångtrafiken. Det betonas i flera av yttrandena att man kan befara stark irritation och dålig respekt för bestämmelsen, om den kommer att medföra längre väntan vid övergångsställe trots att kanske ingen eller endast obetydlig trafik förekommer. RÅ påpekar att det, särskilt vid övergångsställen som inte ligger i anslutning till gatukorsningar, f. n. vid tät fordonstrafik kan dröja avsevärd tid, upp till sex—sju minuter, innan signalerna växlar till klart för gångtrafiken. Man kan ofta se hur gående tröttnar på att vänta och ger sig ut i körbanan mellan bilarna. Därigenom uppkommer en risksituation, som ytterst har sin grund i bristande anpassning av signalgivningen. — Medicinalstyrelsen framhåller att de problem som ett förbud att gå mot rött sken medför för personer som har nedsatt syn eller är färgblinda bör beaktas vid den tekniska utformningen av signalanordningarna.

*Hovrätten för Västra Sverige* anser att den föreslagna bestämmelsen om särskild signal för gångtrafiken är oklart utformad. Det bör i lagtexten utsägas vad som menas med en sådan signal samt i vad mån underlåtenhet att följa den skall medföra straffansvar. Vidare bör 33 § vägmärkeskungörelsen ändras att avse även gångtrafik.

En klar majoritet av remissinstanser tillstyrker eller lämnar i princip utan erinran förslaget om ovillkorlig skyldighet att använda övergångsställe där sådant finns i närheten. I några yttranden framhålls att en sådan bestämmelse förutsätter att övergångsställena blir tydligt markerade och att tillräckligt antal övergångsställen inrättas. Flera remissinstanser anser att begreppet »i närheten» är alltför vagt och svårtolkat i sammanhanget. *Motororganisationernas samarbetsdelegation* hävdar att uttrycket innebär en uppmjukning av den bestämmelse som nu gäller och föreslår att uttrycket slopas. RÅ finner det möjligt att tolkningssvårigheterna minskar om regeln utformas så, att den avser skyldighet att använda övergångsställe inom visst avstånd, som RÅ föreslår till 50 meter. *Nordisk vägtrafikkommittés svenska ledamöter* anför att vad de sagt om de gående som trafikantgrupp även kan åberopas i fråga om skyldigheten att använda övergångsställe, där sådant

finns i närheten. Olika uppfattningar kan givetvis råda om ett övergångsställe befinner sig i närheten av den gående eller ej. Ledamöterna påpekar att Cemtreglerna föreskriver att gående inte får korsa körbana utanför övergångsställe, om han inte befinner sig på visst avstånd från detta, som bestäms genom nationell lagstiftning eller praxis. Inom kommittén har man emellertid ansett att det knappast är möjligt eller ens lämpligt att i författningstexten bestämma ett avstånd som skulle gälla för alla tillfällen, och den gående skulle i vart fall själv bedöma om han befinner sig inom stadgat avstånd från övergångsstället eller ej. Kommitténs överväganden har därför lett till samma resultat som den i promemorian föreslagna regeln.

*Trafikmålskommittén* anser att ett förstärkt skydd för de gående vid övergångsställena bör kombineras med en ökad skyldighet för dem att utnyttja dessa. Promemorians förslag i detta avseende synes emellertid kommittén alltför obestämt och därför svårt att övervaka. Det torde bl. a. kunna övervägas att genom särskild markering på sträckstenskanten ange, att gående får passera körbanan endast vid övergångsställena. Kommittén framhåller vidare att en förutsättning för att de gående skall erhålla ett förstärkt skydd torde vara att övergångsställena begränsas till sitt antal och dessutom tydligt markeras. Innan reformen genomförs måste därför enligt kommittén åtgärder vidtas i dessa båda avseenden. Erfarenheter från USA synes bl. a. visa, att ett för stort antal övergångsställen får till följd ett ökat antal olyckor. Bilförarna har ej möjlighet att ägna tillräcklig uppmärksamhet åt varje övergångsställe.

Fyra remissinstanser avstyrker att förseelse mot skyldigheten att använda övergångsställe straffbeläggs oberoende av oaktsamhet.

*Föreningen Sveriges polismästare* åberopar som skäl härför tolknings-svårigheterna och anser det tillräckligt att förseelse kan beivras enligt 1 eller 2 § trafikbrottslagen.

*Hovrätten för Övre Norrland, Föreningen Sveriges häradshövdingar* och *Föreningen Sveriges stadsdomare* anser det i och för sig riktigt att de gående skall använda övergångsställe för att passera körbana men finner att den föreslagna straffbestämmelsen går alltför långt. Hovrätten menar att straffbestämmelsen passar bättre i samhällen med tätt anordnade övergångsställen än på sådana platser, där blott enstaka övergångsställen inrättats till tjänst för gående under stunder av tätare trafik. Bestämmelsen synes ej få leda till straff t. ex. för dem som korsar en väg, där fordonstrafiken är tillfälligt avstängd, eller går över körbanan mitt på en lång raksträcka, där något fordon inte finns inom synhåll. Ej heller lär man böra hålla så hårt efter dem som går litet snett över körbanan. — *Häradsövdingeföreningen* anför att det när högertrafiken införs torde bli nödvändigt att anordna övergångsställen i en helt annan och större utsträckning än vad som f. n. finns. Detta gäller särskilt för områden, som inte tillhör någon



av de större tätorternas centrala delar. Skyldighet att begagna övergångsställe torde därför komma att föreligga i rätt stor omfattning och även på platser där trafiken åtminstone vissa delar av dygnet är ringa. En kraftig propaganda för att fotgängarna i eget intresse skall begagna övergångsställena får antas bli insatt under tiden närmast före omläggningen till högertrafik. De fotgängare, som har vilja att iaktta försiktighet, torde komma att följa uppmaningarna i trafiksäkerhetspropagandan. Andra torde komma att i stor utsträckning sätta sig över bestämmelserna, och föreningen anser det sannolikt inte möjligt att beivra dessa överträdelser i sådan omfattning att straffhotet blir en realitet, inte ens om man väntar med att sätta bestämmelserna i kraft tills en förenklad handläggning av trafikbrottmålen genomförts. Föreningen påpekar att den föreslagna kriminaliseringen skall gälla även den som, där övergångsställe ej finns, går felaktigt på det sättet, att han passerar snett över körbanan. Om inget fordon då varit inom synhåll, torde trafikanten få svårt att förstå att han begått ett fel som förtjänar böter. Om det anses att man inte helt kan underlåta att i VTF straffbelägga förseelser mot skyldigheten att använda övergångsställe, bör kriminaliseringen enligt föreningens mening begränsas till att gälla endast inom starkt trafikerade områden, väsentligen de större tätorternas centrala delar. Den geografiska utsträckningen borde då bestämmas genom lokala trafikföreskrifter. Kriminaliseringen skulle i sådant fall komma att gälla där trafikövervakningen kan beräknas ha den största effektiviteten. Genom en sådan inskränkning av straffbestämmelsernas räckvidd skulle man minska faran för den avtrubning av känslan för rättsregler över huvud, som lätt inställer sig om straffbelagda överträdelser alltför sällan beivras. Föreningen kan också tänka sig att man vid kriminalisering av det föreslagna förbudet att gå mot rött sken eller polismans stopptecken tar med även fall, då gående korsar eller eljest beträder körbanan på kort avstånd från övergångsstället, exempelvis om han gör det på så kort avstånd därifrån, att han kan iaktta den röda signalen eller polismannens stopptecken. — Stadsdomarföreningen anser att ett ytligt studium av trafiken i stora tätorter ger vid handen, att problemet med att få de gående att använda övergångsställe visar en viss tendens att lösa sig självt. Där fordonstrafiken på en gata blir så livlig, att fara kan uppstå för fotgängare som korsar gatan, söker sig fotgängarna till övergångsställena. Denna naturliga tendens bör man enligt föreningens mening understödja, vilket kan ske bl. a. genom att trafikövervakningens resurser sätts in på att övervaka att fordonsförarna rättar sig efter bestämmelserna om deras skyldigheter vid övergångsställen. Den gående bör ha en avsevärt större känsla av trygghet när han passerar en körbana på ett övergångsställe än när han passerar körbanan på annan plats.

I fråga om i k r a f t t r ä d a n d e t av reglerna om förbud att gå mot rött sken och skyldighet att använda övergångsställe anser *trafikmålskommittén*

och Svenska stadsförbundet att man bör avvakta övervägandena om förenklad handläggning av trafikbrottmålen. Kommittén framhåller betydelsen från trafiksäkerhetssynpunkt av en snabb handläggning av trafikförseelser. Kommittén instämmer också i vad som sägs i promemorian om att institutet ordningsföreläggande är väl lämpat för sådan handläggning.

*Statens högertrafikkommission* anser att stora ansträngningar bör göras för att snabbt lösa frågan om lämpliga former för att beivra överträdelser av reglerna, så att de kan införas i någorlunda god tid före trafikomläggningen.

*Statens trafiksäkerhetsråd* tillmäter den preventiva effekten av en snabb handläggning stor betydelse och anser att institutet ordningsföreläggande bör inordnas i påföljdssystemet.

*Hovrätten för Västra Sverige, väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, rikspolisstyrelsen, Nordisk vägtrafikkommittés svenska ledamöter, Sveriges advokatsamfund, LO och TCO* finner det angeläget att reglerna träder i kraft samtidigt med övriga ändringar som avser att förbättra de gåendes skydd. Rikspolisstyrelsen anser att motivet för att inte snarast låta förbudet att gå mot rött sken träda i kraft inte är hållbart. Enligt styrelsens bestämda uppfattning kommer fotgängarna vid övergången till högertrafik att vara starkt utsatta för olyckor och olyckstillbud. En möjlighet att i någon mån råda bot på detta torde vara att redan nu införa vissa bestämda regler för deras uppträdande i trafiken. Det måste därför, menar styrelsen, vara av utomordentlig betydelse — i långt högre grad än beträffande vissa andra av de framlagda förslagen — att just denna bestämmelse så snart det över huvud är möjligt sätts i kraft. Fotgängarna måste i någorlunda god tid vänjas vid att rött sken innebär förbud även för dem. Styrelsen har svårt att inse att bestämmelsen, som styrelsen bedömer vara en av de viktigaste i hela förslaget, skulle behöva vara beroende av frågan om beivrande av överträdelser.

Vad angår reglerna om fordon's plats på väg och korsande möte är det övervägande antalet remissinstanser positivt inställda till de skärpningar som föreslås i promemorian.

*RÅ, hovrätten för Övre Norrland, statens trafiksäkerhetsråd, statens högertrafikkommission, rikspolisstyrelsen, Nordisk vägtrafikkommittés svenska ledamöter, Föreningen Sveriges häradshövdingar, Föreningen Sveriges stadsdomare, Föreningen Sveriges polismästare och TCO* tillstyrker helt förslaget om förbud att med fordon överskrida s. k. spärrlinje. Hovrätten framhåller dock att den som för fordon över sådan linje, medan den är dold av snö eller annat, inte torde kunna straffas med mindre det visas att han ändå kände till linjen. — Trafiksäkerhetsrådet anser bestämmelsen vara av stort värde från trafiksäkerhetssynpunkt, då ett sådant förbud kan verka återhållande på den nu så vanliga chanstagningen vid omkörningar. Efter-

som det finns skäl anta att trafikanterna i stor utsträckning kommer att låta vägmärkingarna avgöra om omkörning i en given situation är möjlig, är det enligt rådet av största vikt att sådana märkingar utförs med tillbörlig noggrannhet.

*Trafikmålskommittén* uttalar att skäl kan anföras både för och emot förslaget. Inom kommittén har meningarna varit delade, och kommittén har inte haft möjlighet att närmare utreda om argumenten för eller emot är de från trafiksäkerhetssynpunkt mest vägande. Eftersom för- och nackdelarna synes väga ungefär jämt, anser kommittén att huvudsynpunkten bör vara om förslaget leder till en ökad internationell enhetlighet. I den mån det gör detta, vill kommittén ej motsätta sig förslaget.

*Sveriges advokatsamfund* finner bestämmelsen lämplig men erinrar om vinterperioden, då linjerna ej är synliga. Den enda lösningen torde enligt samfundet vara vägmärken för omkörningsförbud, som bör anbringas framför särskilt farliga passager.

*Motororganisationernas samarbetsdelegation* ansluter sig till de motive-ringar som anføres för förslaget men understryker att de nuvarande normerna för uppmätning av sträckningar för spärrlinjerna inte kan användas om förbudet införs. Nya normer måste därför utarbetas, vilket föreslås ske i samråd mellan de nordiska länderna. Delegationen framhåller vidare att förslaget i vissa fall innebär försämrade möjligheter till omkörning, framför allt av långsamtgående fordon såsom mopeder och traktorer. Man anser därför att det bör övervägas, om inte det danska systemet bör införas. Enligt vad delegationen har sig bekant, har bestämmelsen där utformats så att den gäller för »normal trafik». Vid tillämpningen anses det därvid tillåtet att överskrida linjen för omkörning av långsamtgående fordon om trafik-säkerheten inte äventyras.

*NTF* och *LO* uttalar tveksamhet mot bestämmelsen utan att direkt avstyrka den. *NTF* påpekar att man i sin framställning om ändringar i *VTF* föreslog att spärrlinjerna skulle få innebörden av förbud mot omkörning. *NTF* ifrågasätter om man i Sverige med hänsyn till vinterförhållandena kan införa absoluta trafikregler, som är beroende enbart av målning på körbanan. Bestämmelsen i den utformning den fått kan emellertid vara tveksam även från andra synpunkter. *NTF* vill i och för sig inte motsätta sig den med hänsyn till att utformningen är den internationellt godtagna. Vissa för Sverige tämligen speciella förhållanden gör emellertid att det kan ifrågasättas om regeln bör ges denna utformning. Enligt väg- och vattenbyggnadsstyrelsens nuvarande anvisningar kan man ha 200 meters sikt, när en spärrlinje börjar. Denna vägsträcka anser *NTF* alldeles tillräcklig för att köra om en traktor eller ett motorredskap, när det inte finns mötande trafik. Bestämmelsen i den föreslagna utformningen är enligt *NTF*:s mening även tveksam med hänsyn till fotgängares, cyklisters och mopedisters säkerhet. Enligt föreliggande uppgifter understiger körbanebreddens 5,5 me-

ter på cirka 55 % av vägnätet. I den mån dessa vägar är sådana att trafiklinjer kan målas, innebär förslaget att det skulle bli straffbart att ge cyklister och fotgängare tillräckligt stort utrymme vid vänstra vägkanten genom att föra över ett omkörande eller, i fotgängarnas fall, ett mötande fordon mot högra vägshalvan. Förbudet att överskrida spärrlinje synes NTF komma att innebära även att det från vissa utfarter blir omöjligt att göra vänstersvängar och från huvudvägen göra avfart till vänster i högertrafik, om inte avbrott görs i spärrlinjerna. NTF vidhåller att bestämmelsen bör utformas så att spärrlinje innebär förbud mot omkörning av motorfordon och ifrågasätter om bestämmelsen inte dessutom borde innebära skyldighet att snarast bortforsla ett havererat fordon, om det över huvud är möjligt.

*Hovrätten för Västra Sverige, väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, Svenska stadsförbundet, RLF och Sveriges Trafikbilägares Riksorganisation* avstyrker helt att spärrlinje får den föreslagna innebörden. Hovrätten anmärker att det inte framgår av promemorian på vilka vägsträckor det anses vara av vikt att spärrlinjer finns men att det tydligen avses att spärrlinjer skall förekomma i ungefär samma omfattning som nu. Det synes hovrätten föga troligt att just förekomsten av en spärrlinje skulle hindra en bilist från att under olyckliga omständigheter vid ett plötsligt möte reflexmässigt återfalla till vänstertrafik. Risken härför torde inte vara mycket mindre vid ett möte på lång raksträcka med god sikt. Det måste vidare beaktas, säger hovrätten, att rigorösa regler kan vara till hinder för en snabb och smidig landsvägstrafik, särskilt vid omkörning av långsamtgående fordon, såsom traktorer och liknande. Även omdömesgilla och försiktiga bilister kan f. ö. ofta felbedöma en omkörningssträcka och oavsiktligt avsluta omkörningen i början av en spärrlinje, och det synes hovrätten inte rimligt att i och för sig straffbelägga en sådan manöver. — Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen och stadsförbundet anför liknande betänkligheter mot förbudet. Styrelsen anför dessutom att, om spärrlinje skulle ges innebörd av förbud, en genomgripande översyn fordras av de principer som hittills tillämpats vid målning av linjerna. En fullständig nyuppmätning av siktsträckor på vägarna torde bli erforderlig. Styrelsen ifrågasätter starkt om den tid som återstår till omläggningen är tillräcklig för ett sådant omfattande arbete. Detta jämte andra problem i samband med trafiklinjemålningen måste lösas inom den närmaste framtiden. Styrelsen förutsätter att det ankommer på styrelsen att efter samråd med bl. a. statens högertrafikkommission utfärda anvisningar hur trafiklinjemålningen skall utföras i samband med trafikomläggningen.

Sju remissinstanser har uttalat sig om de alternativa förslagen beträffande övergången till ett nytt spärrlinjesystem. Fyra av dem förordar att gällande bestämmelser och anvisningar om trafiklinjernas betydelse upphävs under arbetet med det nya systemet. Som skäl mot att i stället måla spärrlinjerna för högertrafik i vit färg anføres bl. a. att dessa kan förväxlas med de vita linjer som utmärker körbanekant. Tre remissinstanser förordar emellertid detta alternativ. *Statens högertrafikkommission* anser denna lös-

ning värdefull från trafiksäkerhetssynpunkt. Även vägtekniskt innebär det enligt kommissionens mening avsevärda fördelar att man kan måla upp det nya linjesystemet utan att alltför mycket forcera arbetstakten och att man slipper avlägsna överblivna delar av det gula linjesystemet före dagen för övergången till högertrafik. Det påpekas vidare att det inte är nödvändigt att ändra färgerna för utmärkande av körbanekant och körbanemitt. Samma färgsättning som för spärmlinjerna bör däremot tillämpas i fråga om fil-linjer, stopplinjer och trafikpilar. Med hänsyn till de inte oväsentliga kostnaderna för linjemarkeringar, vilka är särskilt stora om man måste använda gjutna linjer, anser kommissionen det önskvärt att den färgsättning som används vid uppmålning inför trafikomläggningen även blir tillämplig under avsevärd tid därefter.

Utän att ta ställning till alternativen anför *hovrätten för Västra Sverige* att det inte torde föreligga något hinder mot att tillfälligt upphäva 36 § andra stycket sista punkten vägmärkeskungörelsen. *Nordisk vägtrafikkommittés svenska ledamöter* menar att i första hand tekniska och ekonomiska synpunkter bör bli avgörande vid valet mellan de två alternativen. Vid övervägandena om att måla spärmlinjerna för högertrafik i vit färg bör det emellertid även vara av betydelse vilket färgsystem som kommer att användas i fortsättningen. Ledamöterna upplyser att kommittén ännu inte har tagit ställning till denna fråga men torde komma att lägga fram förslag härom i samband med betänkandet om trafikregler.

Förslaget om en ovillkorlig s. k. högerregel tillstyrks eller lämnas i princip utan erinran av alla remissinstanser utom fyra. Vad som sägs i promemorian om nödvändigheten av att utlägga huvudleder föranleder emellertid vissa erinringar.

*Föreningen Sveriges stadsdomare* anser det inte tillfyllest att endast gator som används av genomgående trafik utläggs som huvudleder. Även andra gator med hög trafik måste enligt föreningens mening utläggas som huvudleder för att inte betydande störningar i trafiken skall uppkomma.

*Svenska stadsförbundet* och *NTF* vänder sig mot att huvudleder införs i städerna med stopplikt för tvärgående trafik. I stället föreslås att benämningen »genomfartsgata» införs och att trafiken på sidogatorna inte åläggs stopplikt utan endast skyldighet att lämna företräde åt trafiken på genomfartsgatan. Som skäl mot att införa huvudleder i städerna hänvisar stadsförbundet till de negativa erfarenheterna under den tid huvudledssystemet tillämpades även i städerna och framhåller att problemen i dagens trafiksituation säkerligen skulle bli mångdubbelt större. — Enligt *NTF:s* mening skulle huvudledssystemet verka starkt kapacitetsnedsättande för alla sidogator och göra det svårt för sidogatstrafikanterna att korsa eller köra in på huvudleden. *NTF* ifrågasätter dessutom om inte, åtminstone under lågtrafiktider, stoppskyltningen och väjningsplikten för sidogatstrafikanterna skulle medföra en ökning av körhastigheterna på huvudleden, stundom

kanske över de tillåtna 50 km/tim, med ökad risk för fordonstrafiken och framför allt för korsande gångtrafik på huvudleden som följd.

*Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen* anser att regler om skyldighet att lämna företräde bör införas inte bara i förhållande till huvudleder utan även i fråga om enstaka vägkorsningar. Styrelsen anser vidare att den generella stoppskyldigheten före infart på huvudled bör upphävas eller att i vart fall länsstyrelserna bör få möjlighet att upphäva den vid korsningar där den är olämplig eller obehövlig. Som skäl härför åberopar styrelsen bl. a. att det förekommer korsningar med större huvudtrafikleder som, utan att vara motorvägar, projekteras med accelerations- eller påfartssträckor för att underlätta trafikföringen eller förbättra möjligheterna att utföra svängningsrörelser. Ett bibehållande av den obligatoriska stoppskyldigheten skulle helt spolia syftet med sådana vägkonstruktioner.

*Hovrätten för Övre Norrland och Motororganisationernas samarbetsdelegation* understryker att en ovillkorlig högerregel inte får medföra, att förare med företrädesrätt inte skulle kunna ådraga sig ansvar för vårdslöshet i trafik vid bristande försiktighet i förhållande till trafikanter som kommer på korsande eller anslutande väg.

Av samma skäl som beträffande frågan om förbud att överskrida spärrlinje tar *trafikmålskommittén* inte definitiv ställning till förslaget men tillstyrker det om det leder till ökad internationell enhetlighet.

*Hovrätten för Västra Sverige, statens trafiksäkerhetsråd, Sveriges advokatsamfund och Kooperativa Kvinnogillesförbundet* är negativa mot förslaget, advokatsamfundet dock endast i vad avser områden där hastighetsbegränsning råder, dvs. huvudsakligen tätbebyggda områden. Samfundet anser att nuvarande regler bör gälla där. Hovrätten anser det möjligt att en ovillkorlig högerregel skulle underlätta själva övergången till högertrafik. I övrigt har den emellertid enligt hovrättens mening avsevärda nackdelar. Den gällande s. k. mjuka vänsterregeln har visat sig väl lämpad för moderna trafikförhållanden, och bilisterna har lärt sig att anpassa företrädesrätten efter trafikintensiteten på de korsande trafiklederna. Den mjuka vänsterregeln har hållit den täta trafiken flytande och säkerligen minskat olycksfrekvensen. Med utgångspunkt endast från svenska trafikförhållanden vore det enligt hovrättens mening mindre välbetänkt att införa en hård företrädesregel. — Trafiksäkerhetsrådet framhåller att fordonsförarens uppmärksamhet i tätorterna kan störas av varierande företeelser i trafikmiljön så att huvudledsmarkeringen undgår honom. Denna risk förstärks, om föraren tror sig kunna påräkna stöd av en ovillkorlig förkörsrätt i korsningen. Vidare ifrågasätts bl. a. om det allmänna påbudet om varsamhet i 1 § trafikbrottslagen är tillräckligt för att förmå förare att vid passage av gatukorsning rikta uppmärksamhet även mot fordon som kommer från vänster. — Kvinnogillesförbundet menar att en ovillkorlig högerregel visserligen kan väntas medföra att fordonsförarna med större uppmärksamhet observerar trafiken från hö-

ger i vägkorsningar men att den med säkerhet även kommer att medföra mindre beaktande av trafiken från vänster. Förbundet har uppfattningen att en regel om ovillkorlig företrädesrätt inte skulle öka säkerheten i trafiken utan att därav tvärtom skulle följa ett osmidigare, »hårdare» körsätt.

I fråga om förslaget att bestämmelsen om förbud att överskrida spärrlinje och den ovillkorliga högerregeln skall träda i kraft först den 3 september 1967 framförs erinringar endast av *väg- och vattenbyggnadsstyrelsen*, som förordar att den ovillkorliga företrädesregeln införs den 1 oktober 1966. Styrelsen anser att vad som sägs i promemorian om svårigheterna att lägga ut huvudleder och märka ut dem är överdrivet. Leverans av märken och utmärkande av de huvudleder som skulle tillkomma torde enligt styrelsens mening inte möta oöverstigliga hinder även om föreskrifterna skulle träda i kraft tidigare än den 3 september 1967. Kostnaderna för att flytta märkena i samband med högertrafikens införande får betraktas som tämligen ringa i förhållande till de totala kostnaderna för omläggningen. Styrelsen anser de föreslagna ändringarna vara så väsentliga för en förbättrad trafiksäkerhet och smidig trafikavveckling i vägkorsningar att de inte bör uppskjutas längre än nödvändigt.

Vad som föreslås i promemorian i fråga om *v ä g m ä r k e n* föranleder ingen invändning från någon av remissinstanserna. *Motororganisationernas samarbetsdelegation* anser det dock angeläget att alla vägmärken, som inte skall vara dubblrade även under högertrafik, avlägsnas eller täcks över vid övergången.

En del remissinstanser har vissa *a n d r a* *f ö r s l a g* till ändringar i vägtrafiklagstiftningen än som upptagits i promemorian. Bl. a. anser några av dem att reflexanordning eller tänd lykta skall vara obligatoriskt för den som går på väg under mörker samt att parkeringsljus inte skall få användas på fordon i rörelse.

### Departementschefen

I departementspromemorian framhålls att övergången till högertrafik kommer att ställa stora krav på trafikanternas uppmärksamhet och att de vid övergången och under en tid därefter bör få tillfälle att koncentrera sig på den nya situationen utan att belastas av andra nya trafikregler än sådana som är oundgängliga, t. ex. att vad som nu sägs om vänster efter övergången måste avse höger, eller som kan antas i väsentlig grad motverka de speciella riskerna vid omställningen till högertrafik. Regler av det senare slaget bör starkt begränsas och vara enkla och väl lämpade för en slagkraftig upplysningsverksamhet. För att inläringen av reglerna skall kunna avslutas före övergången, bör de träda i kraft så snart som möjligt och helst inte senare

än den 1 oktober 1966. Endast sådana regler anses böra komma i fråga som kan antas bli godtagna på nordiskt plan.

Dessa allmänna riktlinjer möter inga invändningar från remissinstanserna. Från flera håll understryks att ändringar, som inte har direkt samband med övergången, bör träda i kraft snarast möjligt. Trafikmålskommittén och Nordisk vägtrafikkommittés svenska ledamöter framhåller med skärpa att nya trafikregler inte bör antas om de inte överensstämmer med utvecklingen mot större internationell enhetlighet på vägtrafikens område.

Jag delar uppfattningen att några mer omfattande ändringar i trafikreglerna inte bör ske på sådan tid att trafikanterna vid övergången har så många nyheter att tänka på att deras uppmärksamhet dras från de problem som själva omställningen till högertrafik innebär. Det måste också beaktas att det nordiska och internationella samarbetet på vägtrafikens område med all sannolikhet kommer att aktualisera betydande omarbetning av trafikreglerna inom en snar framtid. Den omarbetningen bör inte föregripas annat än om det finns alldeles särskilda skäl till det med hänsyn till övergången till högertrafik. På grund härav kan det enligt min mening inte komma i fråga att före eller vid övergången införa andra nya regler än sådana som är en direkt följd av trafikomläggningen eller är av särskild betydelse för trafiksäkerheten i samband med övergången. Regler av det senare slaget måste i så fall införas så snart det är praktiskt möjligt samt med beaktande av att inlärningstiden blir tillräcklig och att reglerna kan beräknas få en klart positiv effekt på trafiksäkerheten vid övergången. I den mån sådana regler kommer att medföra ändring av körbanemarkeringar, trafiksignaler eller vägmärken eller föranleda andra liknande åtgärder, är det nödvändigt att de myndigheter som sysslar med sådana frågor får tillräcklig tid att planlägga arbetet, innan reglerna träder i kraft. Jag anser det med dessa utgångspunkter angeläget att nu ta ställning till vilka nya regler som bör och kan genomföras före eller samtidigt med övergången. Regler som skall införas före övergången bör enligt min mening helst inte träda i kraft senare än den 1 januari 1967. Vidare anser även jag att strävandena mot internationell enhetlighet måste avspeglas i de svenska trafikreglerna och att det därför inte bör införas regler som strider mot de principer som godtagits i CEMT.

I promemorian anförs att övergången till högertrafik torde komma att medföra särskilda anpassningssvårigheter för de gående. Det anses därför vara av vikt att förhållandet mellan fordonsförare och gående regleras så att de gående får ett bättre skydd än nu, när de korsar körbana. För att uppnå detta föreslås skärpta regler för såväl förarna som de gående.

Samspelet mellan de olika trafikantgrupperna är otvivelaktigt av största betydelse för trafiksäkerheten. Av både förare och gående bör kunna krävas större hänsyn och bättre förståelse för den moderna trafikens krav. Över-



gången till högertrafik gör dessa synpunkter än mer framträdande och även enligt min mening är det mycket angeläget att förbättra de gåendes skydd vid korsande av körbana. Grunden för detta anser jag måste läggas genom fasta och enkla trafikregler. Riktlinjerna bör därvid vara att de gående normalt skall använda övergångsställe och att de skall följa trafiksignalerna, där det finns sådana, samt att förarna skall respektera övergångsställe.

Markerade övergångsställen för gående kan förekomma i olika utformning. Markeringen kan bestå av endast målning eller annan utmärkning på körbanan, men övergångsmärke enligt 6 § vägmärkeskungörelsen kan också ha uppsatts. Vidare kan ett övergångsställe vara bevakat, dvs. trafiken regleras med trafiksignaler eller av polis. Ett övergångsställe anses f. n. i praxis tydligt markerat om övergångsmärke är uppsatt eller det finns signalanordning som är i funktion. Ett obevakat, tydligt markerat övergångsställe innebär vissa skyldigheter för fordonsförarna. Hastigheten skall nedbringas så att föraren kan stanna framför övergångsstället för att lämna gående tillfälle att passera. Omkörning strax före eller på övergångsstället får i princip inte ske, och man får inte heller stanna på eller inom tio meter före övergångsstället, om inte trafikförhållandena föranleder det. Stoppförbudet gäller även bevakade övergångsställen.

Beklagligt nog inträffar ett stort antal allvarliga olyckor genom att gående blir påkörda på övergångsställe. En bidragande orsak till detta kan vara att de gående inte har klart för sig att deras säkerhet i hög grad är beroende av att övergångsstället är försett med övergångsmärke och att reglerna om hastighetsanpassning och omkörningsförbud inte gäller övergångsställen som är markerade endast på körbanan genom målning e. d. Jag anser att det här föreligger ett klart behov av enklare regler.

I promemorian anses att de gåendes skydd vid obevakade övergångsställen inte bör vara beroende av att övergångsstället markerats genom övergångsmärke. Det föreslås därför att ordet »tydligt» utgår ur bestämmelserna i 46 § 1 mom. tredje stycket, 47 § 2 mom. och 49 § 2 mom. första stycket e) VTF. Flertalet remissinstanser, även sådana som tillstyrker förslaget i denna del, framhåller att alla övergångsställen bör förses med övergångsmärke. Som skäl härför åberopas att markering på körbanan kan vara svår att se eller helt osynlig till följd av snö, smuts, förslitning e. d. och att man därför inte kan knyta några rättsverkningar till ett övergångsställe som är markerat endast med målning. I ett par yttranden framhålls också att en gående som är van att använda visst övergångsställe kanske inte tänker på att det kan vara osynligt för fordonsförarna. Om han då förlitar sig på det skydd övergångsstället ger honom, föreligger en stor olycksrisk.

För egen del anser jag det synnerligen angeläget att samma regler gäller för förarna vid alla obevakade övergångsställen, oavsett om övergångsstället markerats genom övergångsmärke eller endast genom målning e. d.

Såväl förare som gående skulle då i rättsligt hänseende behöva skilja mellan endast två typer av övergångsställen, de bevakade och de obevakade. De gåendes säkerhet bör således inte vara beroende av det sätt på vilket markeringen utförts och en tolkning av begreppet »tydligt» som sannolikt är okänd för flertalet trafikanter. Jag tillstyrker därför förslaget om att ordet »tydligt» utgår ur författningstexten på de ställen som föreslås i promemorian. I anslutning till vad RÅ och hovrätten för Övre Norrland anför vill jag framhålla att markeringen givetvis inte kan tillmätas rättsverkan, om föraren saknade anledning räkna med att det fanns ett övergångsställe, t. ex. därför att det var täckt av snö eller smuts eller av annan orsak inte kunde iaktas med normal uppmärksamhet. Även om den rättsliga betydelsen av ett obevakat övergångsställe knyts till markeringen på körbanan är det likväl från trafiksäkerhetssynpunkt angeläget att sätta upp övergångsmärken i större utsträckning än som nu sker. I detta sammanhang anser jag det dock inte nödvändigt att ta ställning till principerna för sådan utmärkning. Den frågan torde få övervägas i samband med behandlingen av Nordisk vägtrafikkommittés betänkande »Vägmärken».

Med övergångsställe torde i allmänt språkbruk förstås endast övergångsställe som är markerat på körbanan, och det är också i denna betydelse ordet används i VTF. Som övergångsställe kan emellertid även betraktas annan plats där gående normalt korsar körbanan. I förevarande sammanhang anser jag det lämpligt att i VTF ange vad som skall förstås med övergångsställe vid tillämpning av förordningen. Jag föreslår därför att begreppet övergångsställe i 1 § VTF definieras som sådan genom målning eller på annat sätt markerad del av körbana som är avsedd att användas av gående för att korsa körbanan. Dessutom bör anges att övergångsställe anses bevakat om trafiken regleras med trafiksignaler eller av polisman och att det i annat fall anses obevakat.

Vid övergångsställe där trafiken regleras genom signaler kan det inträffa att gående, som går ut i körbanan vid grönt sken, inte hinner över innan signalväxling sker och den korsande fordonstrafiken kommer i gång. I promemorian föreslås därför att bestämmelserna i 46 § 1 mom. tredje stycket VTF om hastighetsanpassning skall gälla även bevakade övergångsställen. Vidare föreslås en helt ny regel som innebär att gående skall ha företräde framför svängande fordon, när han befinner sig på ett övergångsställe eller skall ge sig ut på det och trafiken är öppen i hans färdriktning. Alla dessa bestämmelser anses böra samlas i en ny 48 a §.

I likhet med majoriteten av remissinstanserna anser jag att det i och för sig finns behov av att förbättra de gåendes säkerhet och möjlighet att komma fram i trafiken i de hänseenden som avses med ifrågavarande förslag. Mot utformningen av bestämmelserna görs emellertid erinringar från några håll. Nordisk vägtrafikkommittés svenska ledamöter gör den principiella in-

vändningen att man i den föreslagna 48 a § måste skilja mellan bevakade och obevakade övergångsställen. Även NTF och Föreningen Sveriges häradsövdingar har liknande invändningar och anser att regeln om svängande fordon inte bör gälla vid obevakade övergångsställen.

Jag kan i allt väsentligt ansluta mig till de synpunkter som dessa tre remissinstanser framför. Kravet på större säkerhet och framkomlighet för de gående på övergångsställena får inte drivas så långt, att de i alla lägen skall ha företräde framför fordonen. Det är utan tvekan riktigt att en gående bör ha företräde på bevakade övergångsställen, i all synnerhet om förbud införs att gå mot rött sken. När han efter att ha väntat vid rött sken blir berättigad att gå ut på övergångsstället, bör han rimligen kunna fordra att i normal takt få gå över körbanan utan att utsättas för fara eller bli störd av fordons-trafiken. En förutsättning härför anser jag emellertid vara att den gående själv följer de regler som gäller för honom. Han bör således inte kunna påfordra företräde, om han går mot rött sken. Det kan naturligtvis ofta vara svårt för en bilist att avgöra om en gående gett sig ut på övergångsstället i behörig ordning, och i tveksamma fall måste bilisten därför utgå ifrån att så skett och lämna den gående företräde.

Vid de obevakade övergångsställena anser jag det inte möjligt att ge de gående samma företräde som vid bevakade övergångsställen. En följd skulle annars på många håll kunna bli att fordonen under rusningstid skulle ha stor svårighet att komma fram. Detta bör dock inte hindra en skärpning av reglerna för förarnas uppträdande även i fråga om obevakade övergångsställen. Jag delar därför uppfattningen att förarna bör uttryckligen åläggas att köra så att de inte vållar fara eller olägenhet för de gående och att stanna om det är nödvändigt för att uppfylla dessa krav.

Mina överväganden i dessa frågor gör att jag anser att en ny 48 a § med särskild rubrik bör införas i VTF med det sakliga innehåll som Nordisk vägtrafikkommittés svenska ledamöter föreslår. I redaktionellt hänseende bör bestämmelserna emellertid kunna förenklas. Jag föreslår att paragrafen utformas så, att förare åläggs hålla en med hänsyn till omständigheterna tillräckligt låg hastighet, när fordonet nalkas övergångsställe. Vidare bör förare vid bevakat övergångsställe lämna företräde åt gående som korsar eller står i begrepp att korsa körbanan och därvid följer anvisning genom trafiksignal eller av polisman. Någon särskild reglering för svängande fordon behövs då inte. Slutligen bör förare åläggas att vid obevakat övergångsställe stanna för att låta gående passera, om det är nödvändigt för att undvika fara eller olägenhet för den gående.

I likhet med flera remissinstanser anser jag en omsorgsfull planläggning av övergångsställen och signalsystem vara av stor vikt för att minska de olägenheter som de föreslagna reglerna kan få för fordonens framkomlighet.

I promemorian föreslås ovillkorligt förbud att gå mot rött sken eller polismans stopptecken. I likhet med samtliga remissinstanser tillstyrker jag förslaget om förbud att gå mot rött sken. Jag anser däremot inte påkallat att redan nu, såsom Nordisk vägtrafikkommittés svenska ledamöter ifrågasatt, utforma förbudet så, att övergångsställe får passeras endast vid grönt sken. Skulle den av ledamöterna antydda signalväxlingsföljden införas, finns det emellertid anledning att återkomma till frågan. Jag anser det av vikt att, som framhålls i promemorian och understryks av flera remissinstanser, signalgivningen utformas med större hänsyn till gångtrafikanterna. De särskilda problemen för personer med nedsatt syn och färgblinda bör därvid i möjlig mån beaktas.

Som jag anfört i redogörelsen för gällande bestämmelser avser föreskrifterna om: trafiksignaler i 33 § vägmärkeskungörelsen endast fordonstrafik. Allmänna regler om särskilda trafiksignaler för gående saknas. Enligt min mening bör förbud att gå mot rött sken införas genom att bestämmelsen i 40 § 1 mom. VTF om skyldighet att lyda anvisning genom signal görs tillämplig även på gående och kompletteras med föreskrifter i vägmärkeskungörelsen om särskilda trafiksignaler för gående. Jag föreslår därför att i 40 § 1 mom. föreskrivs att anvisning genom trafiksignal för fordonstrafiken skall gälla även för gående, om särskild trafiksignal för gående inte finns. De nödvändiga ändringarna i vägmärkeskungörelsen torde senare få föreslås Kungl. Maj:t.

Enligt 40 § 2 mom. VTF skall gående lyda polismans anvisning för trafiken och stanna när han ger stopptecken. Överträdelse straffas med dagsböter. Jag anser att samma strafform bör tillämpas vid underlåtenhet att följa polismans anvisning eller stopptecken som vid underlåtenhet att följa anvisning som meddelas genom trafiksignal. I båda fallen bör strafformen enligt min mening vara penningböter, och jag föreslår därför att 67 § 1 mom. VTF ändras i överensstämmelse härmed.

Ett förbud att gå mot rött sken vid övergångsställe kan lätt kringgås om överträdelse av den nuvarande skyldigheten att använda övergångsställe fortfarande skall vara förenad med straff endast vid oaktsamhet. Den skärpning av skyldigheten som föreslås i promemorian är därför enligt min mening i och för sig fullt motiverad. Som hovrätten för Övre Norrland och de två domareföreningarna anfört är det emellertid otvivelaktigt risk för att en så långt gående skyldighet kommer att uppfattas som alltför sträng, och överträdelser kan bli svåra att beivra. Mot bakgrund av vad jag förut anfört om samspelet mellan fordonsförare och gående och då en regel av den föreslagna innebörden är ett nödvändigt komplement till ett förbud att gå mot rött sken, anser jag det likväl ofrånkomligt att införa en ovillkorlig skyldighet att använda övergångsställe. Det är ju också meningen att överträdelse skall bestraffas endast om övergångsställe

funnits i närheten. Flera remissinstanser har visserligen betänkligheter mot uttrycket »i närheten», och jag kan hålla med om att det vid första påseende kan synas svårtolkat. På något sätt bör dock anges var övergångsstället skall finnas i förhållande till den gående och jag anser det inte praktiskt möjligt att fastställa ett i siffror angivet avstånd. Det torde inte heller vara möjligt att finna någon annan fullt entydig bestämning. Jag anser därför att uttrycket »i närheten» bör användas och att det vid tolkning av uttrycket bör beaktas att syftet med bestämmelsen är att öka trafiksäkerheten och framkomligheten. Ett väsentligt led häri är att hindra kringgående av förbudet att beträda övergångsställe, när trafiksignal visar rött sken. Den som befinner sig omedelbart intill ett övergångsställe eller så nära det att han inte behöver ta någon längre omväg bör anses befinna sig i närheten av övergångsstället och vara skyldig att använda det, om han skall korsa körbanan.

Den föreslagna skärpningen av straffbestämmelserna avser även skyldigheten att gå tvärs över körbanan. Något behov av att oberoende av om gärningen innebär vårdslöshet i trafik straffa den som går snett över körbanan föreligger inte enligt min mening, och jag föreslår därför att någon ändring av gällande bestämmelser inte görs i det avseendet. Däremot anser jag viss redaktionell jämkning av regeln om skyldighet att gå tvärs över körbanan påkallad i detta sammanhang.

De skärpta regler som jag sålunda föreslår för såväl förare som gående anser jag vara av sådant slag, att trafikanterna bör få god tid på sig att lära in dem före övergången till högertrafik. Jag har tidigare anfört att sådana regler helst inte bör träda i kraft senare än den 1 januari 1967. När det gäller förbud att gå mot rött sken och skyldighet att använda övergångsställe anförs i promemorian att det är angeläget att förseelser kan beivras snabbt och enkelt. Reglerna för de gående hänger så nära samman med reglerna för förarna att det enligt min mening inte kan komma i fråga att införa dem vid olika tidpunkter. För att denna mycket betydelsefulla trafiksäkerhetsreform skall få avsedd verkan anser jag det emellertid av största vikt att överträdelse kan beivras på ett effektivt sätt. Med gällande handläggningsformer kan ett effektivt beivrande av det säkerligen stora antal överträdelse som är att vänta, särskilt under den första tiden efter ikraftträdandet av de nya reglerna, inte ske med nuvarande tillgång på polispersonal. Inom justitiedepartementet pågår emellertid arbete med att genomföra förenklade former för handläggningen av trafikmål. Ehuru detta arbete bedrivs med stor skyndsamhet är det för dagen inte möjligt att ange den tidpunkt då ett nytt system kan vara i tillämpning. Det är emellertid inte uteslutet att förenklade handläggningsformer kan vara genomförda i varje fall beträffande här ifrågakommande förseelser den 1 januari 1967. Under sådana förhållanden bör man kunna låta ikraftträdandet av de nya trafikreglerna anstå ännu en tid. Detta bör dock enligt min mening inte hindra

att man nu beslutar att bestämmelserna skall införas. Tvärtom anser jag det angeläget att såväl trafikanterna som berörda myndigheter och organisationer snarast får besked om de nya regler som är att vänta. Jag föreslår därför att VTF nu ändras i enlighet med vad jag i det föregående anfört men att ändringarna får träda i kraft den dag Kungl. Maj:t senare bestämmer.

I promemorian berörs riskerna för att en förare efter övergången till högertrafik reagerar fel vid ett möte och kör över på vägens vänstra sida. För att motverka detta föreslås att s. k. spärrlinje ges den innebörden att det är förbjudet att överskrida linjen med fordon. Som framgår av min redogörelse för remissyttrandena är meningarna delade om det lämpliga i ett sådant förbud. Från flera håll invänds att den föreslagna regeln kan vara till hinder för en snabb och smidig landsvägstrafik om inte undantag medges för omkörning av långsamma fordon.

För egen del anser jag att ett förbud att överskrida spärrlinje skulle vara av stort värde från trafiksäkerhetssynpunkt vid övergången till högertrafik. Risker för felaktiga reaktioner kan visserligen, som hovrätten för Västra Sverige anför, föreligga även på raksträcka där det inte finns anledning att ha spärrlinje, men riskerna synes mer framträdande vid ett plötsligt möte på plats där sikten är skynd. Det bör i en sådan situation kunna vara till hjälp för föraren att spärrlinje har den föreslagna innebörden och att han således har en ovillkorlig skyldighet att hålla väl undan från vägens mitt. Värdet av regeln skulle enligt min mening kraftigt förringas om man tillåter någon uppmjukning av den. Att vid skynd sikt köra om ett aldrig så långsamt fordon kan givetvis vara synnerligen riskabelt, om man tvingas köra över på den andra vägshalvan, vilket ofta är fallet vid omkörning av t. ex. jordbruksredskap. Den föreslagna regeln överensstämmer väl med motsvarande bestämmelser i Centreglerna och torde också komma att förordas av Nordisk vägtrafikkommitté. Med anledning av vad Motororganisationernas samsarbetsdelegation anför om det danska systemet vill jag påpeka att de danska reglerna enligt vad jag erfarit inte medger omkörning av långsamma fordon.

Jag tillstyrker således det föreslagna förbudet och förslaget om ändring av VTF:s straffbestämmelser så att överträdelse kan bestraffas med dagsböter. Förbudet bör emellertid utformas så att det blir förbjudet att föra fordon med något hjul till vänster om spärrlinjen, om det inte finns en streckad gul linje till höger om spärrlinjen. Det bör ej heller vara tillåtet att köra över heldragen gul linje, som markerar körfiler för trafiken i en riktning, s. k. särskild filmarkering. Filbyte på sådan plats bör med andra ord vara förbjudet liksom att köra i mer än en fil. Med anledning av hovrättens för Västra Sverige påpekande att en omkörning oavsiktligt kan avslutas i början av en spärrlinje vill jag framhålla att en sådan situation får bedömas efter omständigheterna i det särskilda fallet. Hade föraren bort inse att omkörningen inte skulle kunna slutföras utan att han körde över spärrlinjen, kan han naturligtvis dömas till ansvar.