

Nr 624

Av herrar **Cassel** och **Asp**, i anledning av *Kungl. Maj:ts proposition, nr 172, med förslag till förordning om ändring i vägtrafikförordningen den 28 september 1951 (nr 648)*.

De i Kungl. Maj:ts proposition nr 172 föreslagna ändringarna i vägtrafikförordningen den 28 september 1951 är uppenbarligen ägnade att i väsentliga avseenden höja trafiksäkerheten. Då trafiksäkerhetsutredningen avser att fortsätta sitt utredningsuppdrag, torde de nu i propositionen framlagda förslagen endast vara att betrakta som en etapp på vägen att uppnå största möjliga säkerhet i trafiken. Ytterligare förslag och åtgärder i denna riktning kan därför väntas inom en nära framtid. Det synes oss emellertid önskvärt att i anslutning till de nu framlagda förslagen på ett par punkter ytterligare öka möjligheterna att tjäna de trafiksäkerhetsfrämjande intressena.

I propositionen diskuteras således bl. a. frågan om de betydande risker som föreligger vid omkörning. Departementschefen konstaterar emellertid att redan nu skyldighet måste anses föreligga för sådana trafikanter, vilka färdas långsammare än andra, att vidta erforderliga åtgärder för att låta dessa passera, varför några tillräckliga skäl f. n. inte föreligger att införa några speciella stadganden i detta avseende. Utredningen har å sin sida föreslagit att särskilda bestämmelser skulle utfärdas med innebörd att förare av fordon som framföres påtagligt saktare än övrig med normal hastighet framgående trafik skulle åläggas att på lämplig plats föra sitt fordon åt sidan och där stanna för att låta efterföljande fordon passera. Det bör enligt vår mening övervägas, huruvida icke en klarare formulering i den nuvarande författningstexten bör eftersträvas i syfte att göra fordonsförarna medvetna om denna deras skyldighet. Detta behöver emellertid icke få formen av ett direkt åläggande.

Även i sådana fall då ett fordon står uppställt på vägbanan förefinnes betydande risker vid omkörning av detsamma. Utredningens påpekande att ett långsamt framfört fordon skall föras åt sidan synes oss vittna om att utredningen varit på det klara med att det icke kan anses till fyllest att enbart stanna fordonet. Det torde icke heller råda några delade meningar om att på vägen parkerade fordon varit huvudorsaken till en rad mycket allvarliga trafikolyckor. Dessa har icke endast skett i samband med omkörning utan även i väsentlig utsträckning därigenom att det parkerade fordonet icke i tid uppmärksammats av andra fordonsförare, varigenom dessa bakifrån påkörts det parkerade fordonet. Detta torde i synnerhet vara fallet i mörker och dimma. Visserligen föreslås i annat sammanhang skärpning av föreskrifterna om fordonens belyningsutrustning. Trots detta synes oss de riskmoment som uppstår genom att fordon parkeras på vägbanan vara så betydande att sådana ändringar bör vidtagas att dessa risker så långt möjligt elimineras.

Byggandet av särskilda parkeringsplatser utmed våra huvudvägar pågår successivt och är på t. ex. rikshuvudväg nr 1 numera av sådan omfattning att en fordonsförare på så gott som hela huvudvägen utan olägenhet kan använda sig av dessa då han för kortare eller längre tid önskar stanna sitt fordon. Även i sådana fall, där denna utbyggnad ännu icke hunnit genomföras i samma utsträckning, torde så många möjligheter finnas för fordonsförarna att utan hinder för den övriga trafiken uppställa sina fordon, att ett stadgande om förbud att parkera fordon på huvudled nu borde kunna införas. Då det emellertid på vissa av våra huvudvägar kan finnas enstaka sträckor där ett sådant förbud svårigen kan upprätthållas, synes det oss lämpligt att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t anhåller att Kungl. Maj:t måtte anmoda berörda länsstyrelser att utfärda parkeringsförbud på huvudled inom länet där så kan ske utan att betydande olägenhet för motorförarna därigenom uppstår. Genom att på detta sätt sådana vägsträckor undantages, där betydande olägenheter finnes, bör respekten för denna förordning bättre kunna upprätthållas.

I ett särskilt avsnitt i propositionen upptas även frågan om åtgärder för att förhindra trafikolyckor vid järnvägs korsningar. Departementschefen föreslår också att i vägtrafikförordningen intages en föreskrift om att fordonsförare, som avser att passera plankorsning med järnväg, icke bör på vägsträckan inom 50 meter från korsningen hålla högre hastighet än 40 km/tim. Ett sätt att stimulera fordonsförarna att nedbringa hastigheten vid sådana korsningar, där bommar finnes, är att dessa, när de är uppfällda, får en annan lutning än vad nu är fallet. En helt uppfälld bom är i många fall helt skymd av träd eller byggnader. Om bommarna i stället har en viss lutning ut över vägen — vilket i stor utsträckning är fallet utomlands — observeras de lättare av fordonsförarna. Dessutom ger en på sådant sätt "snedställd" bom intryck av att vara på nedåtgående, vilket automatiskt bör få fordonsföraren att nedbringa hastigheten ytterligare. Vi vill därför föreslå, att riksdagen uttalar som sin önskan att åtgärder snarast vidtages för en omställning av bommarna på sätt som ovan antytts.

Med stöd av vad ovan anförts hemställer vi,

att riksdagen vid behandlingen av Kungl. Maj:ts proposition nr 172 måtte besluta

a) att i skrivelse till Kungl. Maj:t hemställa att sådana åtgärder och ändringar vidtages att de i motionen framförda förslagen i syfte att höja trafiksäkerheten beaktas,

b) att vederbörande utskott utarbetar härför erforderlig lagtext.

Stockholm den 19 april 1955

Leif Cassel

Einar Asp