

## Nr 434

Av herr **Henningsson m. fl.**, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition, nr 69, med förslag till ändringar i vägtrafikförordningen m. m.

Det kan anses fastslaget att den förändring som skett beträffande trafik från mindre väg in på eller över huvudväg i hög grad har minskat riskerna i trafiken sedan stopplikt vid huvudled infördes.

Denna åtgärd har varit sådan att den helt vunnit trafikanternas gillande både såväl beträffande säkerhet som snabbare trafik.

I Kungl. Maj:ts proposition nr 69 har i § 48 föreslagits ny text som är starkare och mera detaljrikt utformat bestämmelserna för införande av fordon på huvudled. En skärpning som kan anses vara välbefogad.

I ett avseende kan det dock konstateras att textens förändring inte helt täcker vad som i dag i vida kretsar anses nödvändigt.

Tidigare har även s. k. genomfartsleder genom städer och samhällen be-tecknats som huvudleder, men av praktiska skäl har man borttagit denna bestämmelse då det visat sig att man därigenom ofta onödigtvis stoppade upp trafiken.

Av trafiktekniska skäl har problemet i många fall fått lösas därigenom att man på de mera besvärliga korsningarna i städer och samhällen placerat »huvudledens» stopptecken vid mindre gators utmynnande i genomfartsleder. Denna stopplikt har av många trafikanter tolkats så att fordonet visserligen skall stannas, men då den korsande gatan inte är huvudled, behöver företräde inte lämnas för de från höger kommande fordonen. Denna tolkning synes vara i överensstämmelse med gällande lagtext, men knappast ägnad att åstadkomma en smidig trafikordning med ökad säkerhet.

Många av våra städers trafiknämnder har också observerat den försämring av trafiksäkerheten som sloandet av huvudledsbenämningen på genomfartslederna innebar.

Skånska trafiknämndsförbundet har vid flera tillfällen, nu senast vid årsmötet i februari i år, tagit frågan till behandling, sedan inom press-, fackmanna- och inte minst lärarkretsar uttalats, att ett återinförande av den tidigare huvudledsbestämmelsen för städernas genomfartsleder skulle innebära stora fördelar ur trafiksäkerhetssynpunkt.

Det kan dock inte tillbakavisas att en sådan återgång skulle medföra förhållanden som man tidigare ansett olämpliga med stopplikt vid alla bigator även vid de tider på dygnet när ingen eller obetydlig trafik förekommer.

I praktiken förhåller det sig så att väl 99 % av fordonsförarna stannar sina fordon före utkörning på genomfartsled vid tider av tät trafik även på de ställen där ingen stopplikt föreligger. Men det är fullt klarlagt och bevisbart att en och annan trafikant stöder sig på vänsterregeln och går ut på genomfartsleden utan att visa den hänsyn som situationen kräver. Även om en sådan manöver inte förorsakar kollision för det utkörande fordonet, händer det däremot mycket ofta att det uppstår krockar mellan de på genomfartsleden befintliga fordonen genom framförvarande fordons hastiga inbromsning. I nio fall av tio försvinner då det fordon som var den verkliga orsaken till kollisionen utan att någon åtgärd vidtages mot dess förare.

De stora riskerna ligger häri att genomfartsledens trafikanter kan korsas ett obestämt antal smågator eller vägar utan att någon hindrar detta, därför att de fordon som ämnar sig ut på eller över genomfartsleden avvaktar det tillfälle då trafiken tillåter framkörning.

Ett övervägande antal av våra motorförare anser därför att vi i vårt land bör införa bestämmelser som med stor framgång har införts i bl. a. Tyskland, Storbritannien och USA. Detta skulle innebära att vi skulle giva lagens stöd åt en redan i vida kretsar accepterad ordning.

För att nå önskvärdt resultat kräves förmodligen att ett nytt begrepp till de redan nu befintliga »motorväg» och »huvudled» införes, nämligen »genomfartsled». Beträffande rätten till att bestämma om gata eller väg skall åsättas sådan benämning bör densamma ligga hos länsstyrelsen för att uppnå största möjliga likformighet.

Vi föreslår därför sådant tillägg av § 48 vägtrafikförordningen som följer

1 mom. Fordonsförare — — — åt fordon på denna. Förare som ämnar köra in på genomfartsled skall lämna företräde åt fordon på denna.

Förare som från parkeringsplats, — — — på vägen.

I konsekvens härmed torde även 61 § av vägtrafikstadgans 1 mom. e) erhålla följande lydelse

e) att viss väg skall anses såsom huvudled eller genomfartsled; eller

Stockholm den 11 mars 1958

*Einar Henningsson*

*Eric Svenning*

*O. Andreasson*

*Ragnar Ekström*

*Sven Persson*

*Stig Alemyr*

*Tore Bengtsson*

*Erik Adamsson*