

Nr 1

Utlåtande i anledning av Kungl. Maj:ts proposition med förslag till ändringar i vägtrafikförordningen jämte i ämnet väckta motioner.

Genom en den 19 november 1965 dagtecknad proposition, nr 180, vilken hänvisats till lagutskott och behandlats av tredje lagutskottet, har Kungl. Maj:t under åberopande av propositionen bilagt utdrag av statsrådsprotokollet över kommunikationsärenden velat inhämta riksdagens yttrande över vid propositionen 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.

Det antecknas att 1965 års riksdag beslutat att till vårsessionen med 1966 års riksdag uppskjuta behandlingen av förevarande proposition.

Till utskottet har från fil. dr V. I. Pettersson inkommit en den 1 februari 1966 dagtecknad skrift i ämnet.

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 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.

Författningsförslagen

De vid propositionen fogade författningsförslagen har följande lydelse.

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 1951¹ skola erhålla ändrad lydelse på sätt nedan anges, *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 obehakat, tydligt markerat övergångsställe för gående, nedbringa hastigheten så, att fordo-

¹ 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 §.¹

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 obebakt 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.

¹ De ändringar som föreslagits i prop. 1965:170 och som sedermera godtagits av riksdagen 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 1951¹ 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 rikt-
ningen (spärrlinje), om ej en
streckad gul linje finnes till höger
om spärrlinjen. Om särskild filmar-
kering finnes, får förare ej byta fil
eller föra fordonet så att det över-
skrider filmmarkeringen.*

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.

¹ 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 inrättad, 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 §.¹

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.

¹ De ändringar som föreslagits dels i prop. 1965:170 och som sedermera godtagits av riksdagen och dels i författningsförslaget under 1 har ej tagits med.

Motioner

I samband med propositionen har utskottet behandlat följande i anledning av densamma väckta motioner, nämligen

dels i första kammaren nr 587 av herr *Eriksson, Karl-Erik*, och i andra kammaren nr 728 av herr *Larsson* i Umeå, i vilka likalydande motioner hemställs »att riksdagen vid behandlingen av proposition nr 180 år 1965 i skrivelse till Kungl. Maj:t uttalar, att de nya reglerna för fotgängare bör träda i kraft i så god tid, att inläringen är helt klar före början av trafikupplysningen inför högertrafikomläggningen»;

dels i första kammaren nr 589 av herr *Lundström* och i andra kammaren nr 730 av herr *Nihlfors*, i vilka likalydande motioner hemställs »att riksdagen vid avgivande av yttrande över de i propositionen nr 180 intagna författningsförslagen beaktar de synpunkter som ovan anförts»;

dels i första kammaren nr 595 av herr *Strandberg* och i andra kammaren nr 725 av fru *Heurlin* och herr *Oskarson*, i vilka likalydande motioner hemställs, »att riksdagen i sitt yttrande över förslaget i proposition nr 180/1965 måtte förorda de av oss föreslagna ändringarna i förslaget»;

dels ock i andra kammaren nr 736 av fru *Thunvall m. fl.*, i vilken motion hemställs »att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t måtte anhålla, att de ändringar i vägtrafikförordningen, varom här är i fråga, måtte träda i kraft snarast möjligt dock senast den 1 juli 1966».

I fråga om det huvudsakliga innehållet i motionerna får utskottet hänvisa till det nedan intagna avsnittet »Motionernas innehåll».

Det antecknas att vid årets riksdag fristående motioner väckts om uppskov med övergången till högertrafik, nämligen motionerna II: 398 och II: 734 samt de likalydande motionerna I: 599 och II: 733. Motionerna är för närvarande föremål för remissbehandling.

Inledning

Dåvarande chefen för kommunikationsdepartementet, statsrådet Skoglund, anför i propositionen inledningsvis följande.

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 högertrafikkommision 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 högertrafikkommision, rikspolisstyrelsen, skolöverstyrelsen, medicinalstyrelsen, Nordisk vägtrafikkommittés svenska ledamöter, trafikmålskommittén, Svenska kommunförbundet, Svenska stadsförbundet, Sveriges advokatsamfund, Föreningen Sveriges häradshövdingar, 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 propositionen påpekar departementschefen under detta avsnitt att den europeiska transportministerkonferensen (CEMT) 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.

Utskottet återger här nedan de av dessa regler som är av intresse för de i propositionen behandlade frågorna. Reglerna återges på originalspråket, franska, med översättning till engelska språket.

CHAPITRE III — PLACE SUR LA CHAUSSEE

1. *File unique ou files parallèles*

Tout conducteur circulant sur la chaussée doit se tenir le plus près possible du bord droit de celle-ci dans le sens de sa marche.

Toutefois, lorsque la densité de la circulation le justifie, celle-ci peut s'établir en files parallèles dans les cas suivants:

CHAPTER III. LANE DISCIPLINE

1. *Single stream or parallel streams*

Drivers shall keep as close as possible to the right-hand edge of the road.

If the volume of traffic warrants it, however, parallel streams of traffic are permissible in the following cases:

1° sur les chaussées à deux sens circulation divisées en quatre voies de circulation au moins pour autant que les files circulant dans un sens n'empiètent par sur la partie gauche de la chaussée.

2° sur les chaussées à sens unique divisées en voies de circulation.

3° si l'autorité qualifiée l'autorise ou le tolère.

Lorsque la circulation s'établit en files parallèles, le conducteur qui veut changer de file ne peut exécuter la manœuvre que s'il n'entrave pas la marche normale des autres conducteurs.

CHAPITRE IV — PRIORITE

1. Règle générale

Tout conducteur abordant un carrefour ou un passage à niveau, doit faire preuve d'une prudence spéciale afin d'éviter tout accident.

2. Priorité de droite

Aux carrefours ainsi que sur les places publiques où la circulation se fait en sens giratoire ou s'effectue en tous sens, le conducteur d'un véhicule est tenu de céder le passage à celui qui vient à sa droite.

3. Dérogations

Toutefois, le conducteur d'un véhicule doit toujours céder le passage aux conducteurs circulant sur la route qu'il va aborder, dans les cas suivants:

1° lorsqu'il débouche d'une route pourvue, à l'approche du carrefour, d'un signal qui lui impose cette obligation.

2° lorsqu'il débouche d'un chemin de fer ou d'un sentier sur une route aménagée pour la circulation des véhicules en général.

(1) two-way roads having at least four traffic lanes, provided that traffic moving in either direction does not encroach on the left-hand side of the roadway;

(2) one-way roads having more than one traffic lane;

(3) when authorised or tolerated by the competent authority.

When traffic is moving along parallel traffic lanes, drivers may not change from one traffic lane to another unless this can be done without impeding the progress of other vehicles.

CHAPTER IV. RIGHT OF WAY

1. General rule

Drivers approaching intersections or level crossings shall take particular care to avoid accidents.

2. Priority to traffic coming from the right

At intersections and public squares, with or without roundabouts, drivers shall always give way to traffic coming from the right.

3. Exceptions

Drivers approaching a junction shall always give right of way to traffic proceeding along the road which they propose to join:

(1) when emerging from the road marked at the approach to the junction by a sign giving right of way to the other road;

(2) when emerging from a lane or earth track on to a roadway intended for general traffic.

4. Comportement du débiteur de priorité

Tout conducteur tenu de céder le passage, ne peut poursuivre sa route ou remettre son véhicule en mouvement que s'il peut le faire sans mettre en danger les autres conducteurs eu égard à leur position, leur éloignement et leur vitesse.

5. Règle spéciale

Lors d'un arrêt de la circulation dans un carrefour, les conducteurs ne peuvent immobiliser leur véhicule de manière à empêcher le passage des autres conducteurs circulant sur la voie transversale.

CHAPITRE V — COMPORTEMENT DES CONDUCTEURS AUX PASSAGES POUR PIETONS

1° Les passages pour piétons sont délimités par des bandes tracées parallèlement à l'axe de la chaussée conformément au 1° du 2 du chapitre XXI du présent document. En plus, ils peuvent être signalés à distance par le signal n° I, 17 à l'aplomb par le signal n° III X (panneau rectangulaire, à fond bleu, portant dans un triangle équilatéral, à fond blanc, le symbole du signal n° I, 17) ou par un feu jaune clignotant.

2° Un véhicule ne peut dépasser un autre véhicule s'approchant d'un passage pour piétons ou s'arrêtant à l'aplomb de celui-ci qu'à allure suffisamment réduite pour pouvoir à son tour s'arrêter sur place si un piéton que le conducteur n'aurait pas pu voir se trouve sur le passage.

3° Aux passages où la circulation est réglée par des signaux lumineux de circulation ou par un agent, le conducteur doit respecter les interdictions qui lui sont signifiées par la signalisation lumineuse ou par l'agent et ne peut s'engager sur ces passages. En aucun cas il ne peut

4. Behaviour of drivers yielding right of way

Drivers who have to yield the right of way shall not proceed until they can do so without danger to other vehicles, having regard to the position, distance and speed of such vehicles.

5. Special rule

When traffic is halted at an intersection, drivers may not stop their vehicles in such a position as to prevent the passage of other drivers moving along the transverse road.

CHAPTER V. BEHAVIOUR OF DRIVERS AT PEDESTRIAN CROSSINGS

(1) pedestrian crossings shall be marked by stripes parallel to the centre line of the road in accordance with paragraph 2 (1) of Chapter XXI. The approach may also be indicated by sign No. I 17; the actual crossing may be shown by sign No. III X (rectangular plate with a blue ground, bearing the symbol of sign No. I 17 inside a white equilateral triangle) or by a yellow flashing light;

(2) a vehicle may not overtake another vehicle which is approaching a pedestrian crossing or standing level with it, except at a slow enough speed to be able to stop at once if a pedestrian whom the driver could not see should be on the crossing;

(3) at crossings where traffic is regulated by traffic lights or by authorised officials, drivers must stop when required to do so by the lights or by the official and may not encroach on the crossing. They shall not prevent or hamper the progress of pedestrians who are making

entraver ni gêner la marche des piétons qui se sont régulièrement engagés sur le passage et qui achèvent la traversée de la chaussée à une allure normale.

Les véhicules qui, venant d'une autre voie, tournent pour s'engager dans la voie où se trouve le passage pour piétons ne peuvent le faire qu'à allure très lente et en cédant la priorité aux piétons engagés ou qui s'engagent sur le passage en se conformant aux indications de la signalisation lumineuse ou de l'agent.

4° Les conducteurs ne peuvent s'approcher des autres passages pour piétons qu'à allure modérée de façon à ne pas mettre en danger les piétons qui y sont engagés et à ne pas les gêner lorsqu'ils poursuivent leur marche normale. Au besoin, ils doivent s'arrêter pour les laisser passer.

5° En outre, lors d'un arrêt de la circulation aux abords d'un passage pour piétons, les conducteurs ne peuvent immobiliser leur véhicule sur ce passage.

proper use of the crossing and walking at a normal speed;

vehicles turning out of another road into the road on which the pedestrian crossing is marked must travel slowly and must give right of way to pedestrians using or about to use the crossing in conformity with the directions given by traffic lights or authorised officials;

(4) drivers may approach other pedestrian crossings only at a moderate speed so as not to endanger pedestrians using them or hamper their normal progression. If necessary, they shall stop to allow pedestrians to cross;

(5) when traffic is halted at the approaches to a pedestrian crossing, drivers may not stop their vehicles on that crossing.

CHAPITRE XX — CIRCULATION DES PIÉTONS

2. Traversée de la chaussée

1° Les piétons ne peuvent traverser une chaussée en dehors d'un passage pour piétons que s'ils se trouvent à une distance d'un tel passage supérieure à un chiffre à fixer par la législation nationale ou résultant de l'usage consacré par la jurisprudence nationale. Dans ce cas, ils ne peuvent s'engager sur la chaussée qu'après s'être assurés qu'ils peuvent le faire sans danger et sans gêner la circulation et doivent traverser la chaussée perpendiculairement à son axe.

2° Aux passages comportant une signalisation lumineuse destinée aux

CHAPTER XX. PEDESTRIANS

2. Crossing the road

(1) Pedestrians may not cross the road except at a pedestrian crossing unless the nearest pedestrian crossing is beyond a distance determined by national legislation or already sanctioned by national case law. In such cases, they may not start to cross until they are certain to be able to do so without danger and without obstructing traffic. They shall cross the road at right angles.

(2) At crossings equipped with special pedestrian lights, pedestrians

piétons, il est interdit à ceux-ci de s'engager sur la chaussée tant que le feu vert ne leur est pas donné.

3° Aux passages comportant des signaux lumineux pour régler la circulation ou auxquels celle-ci est réglée par un agent, mais où il n'existe pas de signalisation lumineuse spéciale destinée aux piétons ceux-ci ne peuvent s'engager sur la chaussée que lorsque la circulation est ouverte dans le sens de leur marche.

4° Aux passages ne comportant ni signaux lumineux de circulation ni une signalisation lumineuse destinée aux piétons, et où la circulation n'est pas réglée par un agent, les piétons sont tenus de s'engager sur le passage avec prudence et en tenant compte de la distance et de la vitesse des véhicules qui en approchent.

5° Une fois engagés dans la traversée de la chaussée, les piétons ne doivent pas s'attarder ni s'arrêter sans nécessité.

shall not begin to cross until the lights are green.

(3) At crossings equipped with traffic lights or where traffic is controlled by a police officer, but where there are no special traffic lights for pedestrians, the latter may cross only when the passage is clear on their side;

(4) At pedestrian crossings not equipped with special traffic lights for pedestrians, or where no police officer is controlling the traffic, pedestrians shall proceed carefully, having due regard to the speed and distance of approaching vehicles.

(5) Once they have started to cross, they shall not stop, except when obliged to do so.

Beträffande de närmare svenska bestämmelserna på området hänvisar utskottet till propositionen s. 8 och 9.

Departementspromemorian och remissyttrandena

Utskottet hänvisar till s. 10—31 i propositionen.

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 upplys-

ningsverksamhet. 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 inläringstiden 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. Övergången 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 gäl-

ler 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 invändningen 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 överträdelser kan beivras på ett effektivt sätt. Med gällande handläggningsformer kan ett effektivt beivrande av det säkerligen stora antal överträdelser 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 handlägningsformer kan vara genomförda i varje fall beträffande här ifrågakvarande 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 skymd. 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. Värde av regeln skulle enligt min mening kraftigt förringas om man tillåter någon uppmjukning av den. Att vid skymd 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.

Jag delar uppfattningen att ett förbud att överskrida spärrlinje förutsätter en genomgripande översyn av principerna för uppmätning och målning av linjerna. Det är uppenbarligen av största vikt för framkomligheten att spärrlinje inte görs längre än vad som är motiverat från trafiksäkerhets-synpunkt. Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, som har till uppgift att utfärda närmare föreskrifter bl. a. om markering på vägbanan, bör göras uppmärksam på dessa frågor. I detta sammanhang uppkommer även frågan hur övergången till ett nytt spärrlinjesystem skall genomföras. Jag anser emellertid att de alternativa lösningar som föreslagits i promemorian bör utredas ytterligare liksom möjligheterna att finna ett annat system, och jag är därför inte beredd att ta ställning till frågan. Skulle de fortsatta övervägandena leda till att man beslutar att övergå till vit färg för spärrlinjer, får härav föranledd jämkning ske i 45 § VTF.

I likhet med vad som anförs i promemorian och i majoriteten av remissyttrandena anser jag att en ovillkorlig regel om skyldighet att lämna företräde åt fordon som kommer från höger skulle vara av stor betydelse för trafiksäkerheten, inte minst vid övergången till högertrafik. En sådan bestämmelse överensstämmer också med Centreglerna. De två sista punkterna i 48 § 2 mom. VTF bör därför utgå, vilket dock givetvis inte får fattas så att en förare äger åsidosätta sina skyldigheter enligt grundregeln om varsamhet i 39 § VTF och släppa all uppmärksamhet på trafik som skall lämna företräde åt honom. Jag tillstyrker således förslaget och delar även uppfattningen att det, om förslaget genomförs, blir nödvändigt att vidta sådana åtgärder att trafiken inte hämmas. Det torde få avgöras från fall till fall om detta skall ske genom att den tvärgående trafiken genom vägmärke åläggs endast att lämna företräde åt trafiken på större väg eller gata eller om den dessutom skall ha stoppskyldighet, eventuellt genom att den större vägen eller gatan förklaras för huvudled.

Bestämmelserna om förbud att överskrida spärrlinje och om ovillkorlig skyldighet att lämna företräde åt fordon som kommer från höger bör enligt promemorian träda i kraft först vid övergången till högertrafik, dvs. den 3 september 1967. Som skäl härför åberopas det omfattande förberedelsearbete som behövs. Endast väg- och vattenbyggnadsstyrelsen gör invändning mot den föreslagna dagen för ikraftträdandet och anser att en ovillkorlig företrädesregel bör träda i kraft den 1 oktober 1966. Då jag i likhet med vad som sägs i promemorian anser att regeln får större effekt om den träder

i kraft först samtidigt med övergången, tillstyrker jag förslaget härom, även om svårigheterna med förberedelsearbetet, som styrelsen anför, skulle vara överdrivna i promemorian. I samband med dessa ändringar i VTF bör även de redaktionella ändringar göras vilka är en direkt följd av beslutet om övergång till högertrafik och således inte kräver ytterligare medverkan från riksdagen.

I promemorian anføres att det i vissa fall kan vara lämpligt att sätta upp vägmärken på vägens högra sida redan före övergången till högertrafik. Jag delar denna uppfattning. De ändringar i vägmärkeskungörelsen som kan bli nödvändiga torde få föreslås Kungl. Maj:t senare.

Som jag tidigare anfört anser jag att andra ändringar inte nu bör göras i vägtrafiklagstiftningen än sådana som kan antas bli av särskilt värde för trafiksäkerheten i samband med övergången till högertrafik och underlätta denna. Utöver de i promemorian behandlade förslagen finner jag ännu en ändring vara av sådan betydelse. Enligt 61 § 1 mom. VTF kan en väg förklaras för motorväg, även om den inte har en särskild körbana för trafiken i vardera riktningen och körbanorna inte är skilda åt genom en mittremsa eller dylikt. Detta är i och för sig föga lämpligt, eftersom en trafikant på motorväg inte bör behöva räkna med mötande trafik på sin del av vägen. I samband med övergången till högertrafik kan detta medföra allvarliga risker. Jag föreslår därför att i 61 § 1 mom. VTF som en ytterligare förutsättning för att förklara en väg för motorväg föreskrivs att den är uppdelad i två genom skiljeremsa eller på annat sätt skilda körbanor, en för trafiken i vardera riktningen. Denna ändring bör träda i kraft vid övergången till högertrafik.

Några ytterligare ändringar utöver dem som jag nu föreslagit anser jag inte böra komma i fråga före den översyn av trafikreglerna som torde påkallas av det nordiska och internationella samarbetet på vägtrafikens område.

Motionernas innehåll

Definition av uttrycket övergångsställe (1 § 11 mom.)

I motionerna I: 595 och II: 725 framhålls att det inte är till fyllest att i något fall obehövt övergångsställe markeras enbart genom målning, då ju de flesta körbanor under en stor del av året är belagda med snö eller is. Första punkten i 1 § 11 mom. föreslås därför ges det innehållet, att med övergångsställe avses sådan genom målning jämte signal eller vägmärke markerad del av körbana, som är avsedd att användas av gående för att korsa körbanan.

47 § 2 mom.

I motionerna I: 595 och II: 725 hävdas att 47 § 2 mom. bör, eftersom i 4 mom. meddelas vissa undantag från 2 mom., förses med en hänvisning till sistnämnda moment av innehåll, att omkörning av annat fordon ej må med de undantag som i 4 mom. stadgas, ske där sikten är skymd etc.

Fordonsförarens förpliktelser vid övergångsställe (48 a §)

I motionerna I: 595 och II: 725 framhålles följande.

Vid jämförelse mellan det nuvarande stadgandet i 46 § tredje stycket och det första stycket i den föreslagna 48 a § måste det nuvarande stadgandet anses vara överlägset ur trafiksäkerhetssynpunkt. Genom bestämmelsen, att fordonet skall kunna stannas framför obevakat övergångsställe för att lämna gående tillfälle att passera har förare ålagts en skyldighet av mera objektiv — och därför trafiksäkrare — karaktär än den föreslagna. Denna överlämnar i alltför hög grad åt bilförarens eget bedömande vilken hastighet han bör hålla, då han nalkas övergångsställe.

Första stycket bör utbytas mot nuvarande tredje stycket i 46 §, dock att orden »tydligt markerat» och »för gående» bör utgå.

Andra stycket i den föreslagna 48 a § innehåller i första punkten en oklarhet, som kan komma att ge upphov till onödiga felbedömningar med ökad olycksrisk. Uttrycket »står i begrepp att korsa» måste ge anledning till alltför subjektiva ställningstaganden från bilisternas sida. Bestämmelsen bör lämpligen ges det innehållet att vid bevakat övergångsställe förare skall lämna företräde åt gående, som i enlighet med anvisning genom trafiksignal eller av polisman börjat korsa körbanan i övergångsstället.

Andra punkten i andra stycket bör utgå. Denna bestämmelse lämnar ett alltför stort utrymme åt förarens eget bedömande av trafiksituationen. Redan som det nu är respekteras icke övergångsställena på det sätt som avsetts med bestämmelsen i 46 § tredje stycket. Långt ifrån alla fordonsförare iakttar i dagens läge tillräcklig försiktighet vid passerandet av obevakat övergångsställe. Det förekommer ständiga chanstagningar, där fordonsförare räknar med att fotgängaren även inom »gula strecken» skall vänta och släppa honom före. Här bör trafikövervakningen skärpas. Det kan förtjäna att påpekas, att straffbestämmelsen i 1 § första stycket trafikbrottslagen omfattar jämväl abstrakt fara i trafiken.

Skyldighet att använda övergångsställe, m. m. (60 § 1 mom. andra och tredje styckena) och förbud att gå mot rött sken (40 § 1 mom. första stycket)

De föreslagna reglerna är enligt motionerna I: 589 och II: 730 säkert ändamålsenliga och välmotiverade vid stark och medelstark trafik, men det kan ifrågasättas om inte reglerna är alltför drastiska om de skall tillämpas även vid gles trafik. Att döma till böter då någon passerat gata i närheten av övergångsställe eller gått mot rött ljus fastän icke något motorfordon funnits inom synhåll (t. ex. nattetid eller mitt på dagen i fridfulla bostadsområden) sägs vara väl hårt. Med anledning härav föreslås i motionerna, att bestämmelserna uppmjukas antingen på det sätt, att förbudet inte skall

gälla då med hänsyn till rådande trafikförhållanden någon fara uppenbarligen icke uppkommit, eller också på det sätt att straffbestämmelsen kompletteras med en möjlighet att fria från ansvar, då förseelsen är ringa.

Enligt *motionerna I: 595 och II: 725* är det i 60 § 1 mom. andra stycket använda uttrycket »i närheten» olyckligt valt, då det måste bli föremål för subjektiva bedömningar. Vad som är »i närheten» för en idrottsman kan vara »långt borta» för en rörelsehämmad eller gammal människa.

Bestämmelsen i 60 § 1 mom. andra stycket, att gående skall korsa körbana vinkelrätt, torde vara svår att efterleva, och överträdelse av densamma är enligt motionärerna svårare att förebringa bevisning om vid eventuellt åtal. Ordet »vinkelrätt» bör ej användas i sådant sammanhang.

Det hemställs i *motionerna* att den nuvarande bestämmelsen i 60 § 1 mom. d) bibehålls, dock att orden »särskilt markerat» och »för gående» skall utgå. Någon straffsanktion föreslås icke heller i fortsättningen finnas.

Tidpunkten för ikraftträdandet av bestämmelserna rörande förbudet att gå mot rött sken m. m.

I *motionerna I: 587 och II: 728* anförs följande.

De nya bestämmelserna kommer alltså väsentligast att beröra gångtrafikanterna. Det synes rimligt räkna med att nya regler för denna grupp är svårare att föras ut och få tillämpade än motsvarande regler för fordonsförare. Därför torde man få räkna med en omfattande upplysning, men trots detta krävs det viss tid, innan de nya reglerna kommit in i de gåendes medvetande och uppträdande.

Detta talar för att man söker få de nya reglerna för fotgängare att gälla från ett tidigare datum än 1 januari 1967. De nya reglerna måste vara helt inlärdade, då övergången till högertrafik äger rum. Om tidsavståndet mellan de två ändringarna blir så kort som åtta månader, synes allvarlig risk föreligga för att den uppföljande kampanjen för de nya gångtrafikreglerna och den inledande kampanjen för att lära högertrafikreglerna går in i varandra, vilket skulle ge onödigt komplicitet och ge många intrycket av att så många nya regler kommit, att man inte kan hålla samman dem.

Mot nya trafikregler den 1 januari talar också, att dagarna mellan jul och nyår inte är särskilt väl lämpade att via massmedia orientera människor om nya trafikregler.

Det vore ytterst önskvärt, att de regler riksdagen skall yttra sig över genom proposition nr 180 år 1965 träder i kraft ungefär ett år innan omläggningen till högertrafik äger rum.

Med hänvisning till det anförda hemställes att de nya reglerna för fotgängare bör träda i kraft i så god tid att inläringen är helt klar före början av trafikupplysningen inför högertrafikomläggningen.

I *motionen II: 736* hemställs att förevarande regler bör träda i kraft snarast möjligt och senast den 1 juli 1966.

Förbudet att överskrida spärrlinje (45 § 1 mom. tredje stycket första punkten)

I motionerna I: 595 och II: 725 anföres följande.

Det är regel att en del av fordonet i sidled skjuter ut över hjulen, i fråga om lastfordon ofta upp till flera decimeter. Därutöver kan tillkomma en tilllåten överskjutande last upp till två decimeter. Detta innebär att med tilllåtet körsätt enligt denna bestämmelse vid möte en frontalkrock till en bredd av en meter kan förekomma. Vidare bör bestämmelsen icke vara ovillkorlig. Det händer icke sällan att man måste köra om en cyklist, traktor eller gående, som leder djur, eller annat, som upptar en icke obetydlig del av körbanan. Det skulle vara orimligt, om man inte skulle kunna, för att undvika fara vid omkörningen, för någon kortare sträcka få överskrida mittlinjen. Det kan också tänkas, att något föremål befinner sig på vägen och man på grund av skymd sikt icke hinner stanna helt utan tvingas väja för att undvika påkörning.

Bestämmelsen bör enligt dessa motioner ges det innehållet att fordon inte utan synnerliga skäl med någon del av fordonet eller dess last får föras till vänster om spärrlinjen.

I motionerna I: 589 och II: 730 hemställs, att reglerna om spärrlinjer jämkas så att benämningen »spärrlinje» förbehålles sådana linjer, som inte får överskridas, och vidare att förbudet mot överskridande av spärrlinje till sin innebörd närmare preciseras.

Förbud mot filbyte (45 § 1 mom. tredje stycket andra punkten)

Förbudet mot filbyte bör, framhålls det i motionerna I: 595 och II: 725, inte göras ovillkorligt. Bestämmelsen föreslås få det innehållet, att, om särskild filmarkering finns, förare får byta fil eller föra fordonet så att det överskrider filmarkeringen endast om detta kan ske utan fara för övrig trafik.

Skyldighet att vid korsande möte lämna företräde åt den som kommer från höger (48 § 2 mom.)

I motionerna I: 595 och II: 725 anföres bl. a. följande.

Redan omställningen från vänster- till högertrafik innebär en starkt ökad olycksrisk. Kommer därtill, att den från höger kommande trafiken ges ovillkorlig »förkörsrätt» — i själva verket innebärande en ovillkorlig skyldighet för den från vänster kommande trafiken att lämna den från höger kommande företräde — kommer detta med all sannolikhet att innebära en »hårdare» och från vissa grupper även hänsynslösare körning från de »förkörsberättigades» sida än vad som nu är fallet. Skyldigheten för de från vänster kommande att lämna de från höger kommande företräde bör kombineras med en skyldighet för de sistnämnda att vid färd in i vägkorsning iakttaga särskild försiktighet, till förekommande av trafikolycka.

Utskottet

Riksdagens beslöt år 1963 om övergång till högertrafik. Därvid förutsattes att omläggningen skulle bli genomförd under år 1967. I samband med riksdagens beslut bemyndigades Kungl. Maj:t att bestämma tidpunkten härför. Genom beslut den 18 december 1964 fastställdes denna till den 3 september 1967.

I förevarande proposition framhålls att i anledning av denna övergång några mer omfattande ändringar i trafikreglerna inte bör ske på sådan tid att trafikanterna vid övergången har så många nyheter att tänka på att uppmärksamheten dras från de problem som själva omställningen innebär. Vidare anförts att den omarbetning av trafikreglerna som är att vänta till följd av det pågående nordiska och internationella samarbetet inte bör föregripas annat än om särskilda skäl föreligger med hänsyn till övergången. På grund härav uttalar departementschefen att inte andra regler bör införas än sådana som är en direkt följd av trafikomläggningen eller är av särskild betydelse för trafiksäkerheten i samband med övergången. Till följd av de pågående strävandena mot internationell enhetlighet anses dessa regler böra utformas på sådant sätt att de inte strider mot de principer som godtagits av den europeiska transportministerkonferensen (CEMT).

Med beaktande av det anförda föreslås i förevarande proposition vissa ändringar i vägtrafikförordningen. I första hand berör dessa de gåendes säkerhet. Sålunda föreslås skärpta regler 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. Dessa ändringar avses skola träda i kraft vid tidpunkt som Kungl. Maj:t senare bestämmer. Vid övergången till högertrafik skall enligt propositionen vidare 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. Slutligen föreslås att väg inte skall få förklaras för motorväg om den inte har två skilda körbanor.

Utskottet ansluter sig i allt väsentligt till vad departementschefen föreslår och i propositionen anför till stöd för sina förslag. Utskottet vill dock i vissa hänseenden understryka och ytterligare utveckla de sålunda framförda synpunkterna ävensom, utan att syftet med reglerna avses bli förringat, föreslå eller ifrågasätta vissa modifikationer i propositionsförslaget. Dessa avser på sätt nedan närmare redovisas dels straffbestämmelserna vid förseelser mot förbuden att gå mot rött ljus och skyldigheten att använda övergångsställe och dels den ovillkorliga högerregeln. I sammanhanget vill också utskottet framhålla, i anledning av att motioner väckts vid innevarande års riksdag om uppskov med övergången till högertrafik, att vad utskottet anför gäller oavsett tidpunkten för övergången.

Flera av de i propositionen föreslagna reglerna är kategoriskt utformade och kommer säkerligen för många att förefalla onödigt hårda. Framför allt torde detta gälla bestämmelsen om skyldighet att använda övergångsställe samt högerregeln. För fordonsförarna kan de bestämmelser, som medger fotgängare företräde vid bevakade övergångsställen, te sig besvärande och ned-sättande på trafikkapaciteten. Samma är förhållandet med förbudet att överskrida spärmlinje. Med hänsyn till de risker som är förenade med själva övergången till högertrafik föreligger dock enligt utskottets mening vägande skäl att i princip nu införa även dessa regler. Erfarenheten torde emellertid få utvisa om de även är erforderliga sedan högertrafiken pågått under en tid. En omprövning av dessa och andra liknande frågor kan sålunda bli aktuell.

Övergången till högertrafik torde komma att medföra särskilda anpassningssvårigheter för de gående. Därför är det angeläget att förhållandet mellan fordonsförare och gående regleras så att de gående får ett bättre skydd än nu när de korsar körbanan. Såsom departementschefen framhåller bör riktlinjerna därvid vara att de gående normalt skall använda övergångsställe och att de skall följa förekommande trafiksignaler samt att förarna skall respektera övergångsställe. Det bör emellertid framhållas, att samtidigt som reglerna skyddar fotgängarna i den mån som de efterföljs ställer de, om de inte följs och olycka inträffar, vederbörande trafikant som brutit mot regeln i ett sämre läge från skadeståndssynpunkt. Detta bör föranleda till tveksamhet i fråga om införande av regler, som inte kan väntas i rimlig utsträckning bli efterföljda av allmänheten.

I fråga om fordonsförares uppträdande vid övergångsställe gäller för närvarande att förare är skyldig att, då fordonet närmar sig obehäkat, 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. Fordon får vidare inte stannas eller uppställas på tydligt markerat övergångsställe eller inom ett område av tio meter före övergångsstället utan att trafikförhållandena föranleder det. Tydlig markering anses enligt praxis föreligga bara när i vägmärkeskungörelsen föreskrivet övergångsmärke uppsatts vid övergångsstället eller signalanordning där är i funktion. Består markeringen av endast målning är övergångsstället sålunda icke att anse som tydligt markerat.

I propositionen föreslås nu att begreppet övergångsställe definieras som sådan genom målning eller på annat sätt markerad del av körbanan som är avsedd att användas av gående för att korsa körbanan. Dessutom föreslås att övergångsställe skall anses vara bevakat om trafiken regleras med trafiksignaler eller av polisman och i annat fall obehäkat. Som en konsekvens av dessa förslag föreslås också att orden »tydligt markerat» utgår i de ovan två sist nämnda bestämmelser vilka i princip avses skola bibehållas. Mot den föreslagna definitionen av »övergångsställe» riktas kritik

i motionerna I: 595 och II: 725. Däri framhålls att det inte är tillräckligt att obevakade övergångsställen i något fall markeras enbart genom målning, eftersom de flesta körbanor under en stor del av året är belagda med snö och is. I motionerna föreslås därför att med övergångsställe skall avses sådan genom målning jämte signalanordning eller vägmärke markerad del av körbana, som är avsedd att användas av gående för att korsa körbanan.

Såsom påpekats vid remissbehandlingen förekommer varken i de övriga nordiska länderna eller i Cemtreglerna krav på att övergångsställe skall vara markerat med vägmärke eller fungerande signalanordning för att bestämmelser som reglerar fordonsförarnas uppträdande vid övergångsställe skall gälla. Genom att markeringen på körbanan blir den omständighet som avgör om ett övergångsställe finns i trafikreglernas mening ernås också den förenklingen att förare och gående i rättsligt hänseende bara har att skilja mellan två typer av övergångsställen, de bevakade och de obevakade. De gåendes säkerhet blir sålunda inte beroende av en tolkning om övergångsstället varit tydligt markerat eller inte. På grund härav anser sig utskottet ej ha anledning till erinran mot den föreslagna bestämmelsen och någon riksdagens åtgärd i anledning av de förevarande motionerna synes ej påkallad. Utskottet vill dock i sammanhanget understryka vikten från trafik-säkerhetssynpunkt av att övergångsmärken sätts upp i större utsträckning än vad som för närvarande är fallet. Vägledande torde därvid kunna vara de principer som Nordisk vägtrafikkommitté i sitt betänkande om vägmärken rekommenderat, nämligen att alla övergångsställen skall utmärkas med vägmärken utom sådana som är belägna i direkt anslutning till gatukorsning, där vägmärke bör uppsättas endast om det är påkallat från trafik-säkerhetssynpunkt.

Vad beträffar fordonsförarens särskilda förpliktelser vid övergångsställe har i departementsförslaget bestämmelser här om givits i 48 a §. Dessa innebär till en början att förare av fordon skall hålla en med hänsyn till omständigheterna tillräckligt låg hastighet när fordonet nalkas övergångsställe. Enligt motionerna I: 595 och II: 725 måste den nuvarande bestämmelsen i 46 § 1 mom. tredje stycket vara att från trafik-säkerhetssynpunkt föredra framför den föreslagna. Som skäl härför an-förs att genom den nu gällande regeln av innebörd att fordonet skall kunna stannas framför obevakat övergångsställe för att lämna gående tillfälle att passera har förare ålagts en skyldighet av mera objektiv och därför trafik-säkrare karaktär än den föreslagna. I samma motioner begärs också ändring av andra stycket i 48 a §. Enligt detta författningsrum åläggs förare att 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. Det föreslagna uttrycket »står i begrepp att korsa» måste enligt motionärerna ge anledning till allför subjektiva ställningstaganden från bi-listernas sida. Bestämmelsen i denna del föreslås få det innehållet att vid

bevakat övergångsställe förare skall lämna företräde åt gående, som i enlighet med anvisning genom trafiksignal eller av polisman börjat korsa körbanan å övergångsstället. Slutligen hemställer motionärerna att den föreslagna bestämmelsen om att förare skall stanna för att låta gående passera på obevakat övergångsställe, om det är nödvändigt för att undvika fara eller olägenhet för den gående, utgår. Anledningen härtill förmenas vara att också den bestämmelsen ger för stort utrymme åt förarens eget bedömande av trafiksituationen.

Enligt utskottets mening synes de i 48 a § föreslagna bestämmelserna, som i huvudsak överensstämmer med Centreglerna, med hänsyn till de risker som uppenbarligen är förenade med omläggningen till högertrafik vara i tillbörlig grad ägnade att tillgodose såväl de gåendes säkerhet vid övergångsställena som kravet på framkomlighet för fordonen. Vål har vid obevakade övergångsställen till följd av sistnämnda förhållanden de gående inte fått samma rätt till företräde som vid de bevakade. Förarna har emellertid ålagts 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. De principer som uppbär 46 § 1 mom. tredje stycket synes på så sätt få anses i all väsentligt ha, i förening med regeln i 48 a § första stycket, fått sin motsvarighet i den nya paragrafen. Det bör emellertid framhållas att skyldigheten att lämna företräde icke bör fattas så bokstavligt, att det skulle vara förbjudet för en motorfordonsförare att passera övergångsstället före en fotgängare om detta kan ske utan att nämnvärt hindra fotgängarens passage. Vad i motionerna i övrigt föreslås för att eliminera subjektiva ställningstaganden från bilförarnas sida är i och för sig beaktansvärt, men förslagen synes icke på bättre sätt än propositionsförslagen lösa de därmed sammanhängande problemen. Utskottet tillstyrker på grund av det anförda propositionsförslaget i vad gäller fordonsförares i 48 a § angivna förpliktelser vid övergångsställe och avstyrker motionerna i motsvarande delar.

I fråga om reglerna om fotgängares passerande av körbana föreslås vissa skärpningar. Sålunda framläggs förslag om ovillkorligt förbud att gå mot rött sken och om ovillkorlig skyldighet att använda övergångsställe, om sådant finns i närheten. Förseelse mot bestämmelserna avses kunna medföra straffpåföljd. Vidare föreslås, i nära anknytning till gällande regel härom, att gående skall korsa körbana vinkelrätt och, om vägkorsning finns i närheten, i anslutning till denna. Någon särskild straffsanktion i sistnämnda hänseende anses dock ej heller i fortsättningen vara erforderlig.

Vad först gäller bestämmelsen om skyldighet att använda övergångsställe så anser motionärerna i motionerna I: 595 och II: 725 att det i lagtexten införda uttrycket »i närheten» måste bli föremål för subjektiva bedömningar. Flera remissmyndigheter har också ansett begreppet vara alltför vagt och svårtolkat i sammanhanget. Såsom departementschefen anført torde dock

på något sätt böra anges var övergångsstället skall finnas i förhållande till den gående och det torde inte vara lämpligt att fastställa ett i siffror angivet avstånd. Därför har i propositionen valts det något tänjbara begreppet »i närheten». Den som befinner sig omedelbart intill ett övergångsställe eller så nära det att han inte behöver ta någon längre omväg bör enligt propositionen anses befinna sig i närheten av övergångsstället. Härigenom lämnas åt de gående att själva avgöra om övergångsstället är i närheten eller ej med påföljd att regeln kommer att bli föremål för varierande tolkning. Vid sådant förhållande torde det få förutsättas att polisen ingriper med varsamhet och vid behov utnyttjar möjligheten till rapporteftergift. I varje fall bör det i departementspromemorian intagna uttalandet att regeln skulle innebära att gående i tätbebyggelse endast i undantagsfall skulle bli berättigad att korsa körbanan mellan två övergångsställen knappast böra bli normgivande. Om fråga angående förseelse i detta avseende dras inför domstol torde också domstolen få bedöma förseelsen efter omständigheterna i det särskilda fallet. Framför allt i städerna torde dock en praxis relativt snart utbilda sig. Vad beträffar motionärernas förslag så innebär detta också, att det nuvarande icke straffsanktionerade påbudet att passera körbanan på övergångsställe, där sådant finns, bibehålls. Enligt utskottets mening är det emellertid med hänsyn till det föreslagna förbudet att gå mot rött sken nödvändigt att stadga straff för den som passerar körbanan i närheten av övergångsställe. På grund av det anförda tillstyrker utskottet, med avstyrkande av förevarande motionsyrkanden, propositionsförslaget i denna del. I sammanhanget bör emellertid även beaktas vad nedan anføres om utformningen av ansvarsbestämmelserna.

Det i departementspromemorian framlagda och av departementschefen sedermera godtagna förslaget om att förseelse mot skyldigheten att använda övergångsställe straffbeläggs oberoende av oaktsamhet avstyrktes under remissbehandlingen av ett flertal remissinstanser. Även i motionerna I: 589 och II: 730 anses vid gles trafik tillämpningen av denna föreskrift liksom av den straffsanktionerade bestämmelsen om att gå mot rött sken kunna medföra alltför drastiska ingrepp.

Enligt utskottets mening är det självfallet av vikt att de svenska bestämmelserna på trafiksäkerhetens område avfattas i så nära överensstämmelse som möjligt med de internationella. De av departementschefen i nu förevarande avseenden framlagda förslagen om skyldighet att använda övergångsställe och förbud att gå mot rött sken har också sin motsvarighet i Cemtreglerna. Det är emellertid också av vikt att lagreglerna så utformas att de i praktiken efterlevs och att respekten, inte minst i fråga om förbudet att gå mot rött sken, kan upprätthållas. För tillgodoseende av de sistnämnda synpunkterna torde, utan att man gör avsteg från nyssnämnda internationella regler, kunna ifrågasättas om icke de i propositionen föreslagna an-

svarsbestämmelserna bör modifieras på så sätt att ansvarsfrihet skall kunna komma i fråga då förseelsen med hänsyn till de särskilda trafikförhållandena är av ringa beskaffenhet. Närmast avses härmed sådana i motionerna I: 589 och II: 730 angivna fall då någon passerat gata i närheten av övergångsstället eller gått mot rött sken fastän något motorfordon inte funnits inom synhåll, t. ex. nattetid eller mitt på dagen i fridfulla bestadsområden. I sammanhanget vill utskottet i likhet med departementschefen och flera remissinstanser understryka vikten av att signalgivningen utformas med större hänsyn till gångtrafikanterna.

De ovan berörda reglerna om fordonsförarnas uppträdande vid övergångsställe, förbud för gående att gå mot rött sken och skärpt skyldighet att använda övergångsställe är av särskild betydelse för trafiksäkerheten i samband med övergången till högertrafik. Dessa regler måste därför tr ä d a i k r a f t i sådan tid att inlärnings tiden blir tillräcklig och att reglerna kan beräknas få en klart positiv effekt på trafiksäkerheten vid övergången. Såsom departementschefen framhåller torde det dock icke vara möjligt att med gällande handlägningsformer effektivt beivra det säkerligen stora antal överträdelser som är att vänta, särskilt under den första tiden efter ikraftträdandet av de nya reglerna. Inom justitiedepartementet är emellertid frågan om förenklade former vid handläggningen av vissa trafikmål föremål för överväganden. Detta arbete beräknas leda till att dessa förenklade handlägningsformer bör kunna komma i tillämpning den 1 januari 1967. I motionerna I: 587 och II: 728 samt II: 736 anses dock de trafikregler varom här är fråga böra träda i kraft tidigare än vid denna tidpunkt. I förstnämnda motionspar framhålls önskvärdheten att reglerna börjar tillämpas ett år före övergången och i motionen II: 736 senast den 1 juli 1966. Enligt utskottets mening är det önskvärt att bestämmelserna träder i kraft så snart som det är praktiskt möjligt. Något visst datum synes dock icke lämpligen böra angivas, utan det torde med hänsyn till den pågående översynen av handlägningsformerna vara ändamålsenligt att låta ändringarna träda i kraft den dag Kungl. Maj:t senare bestämmer.

I fråga om de bestämmelser som avses skola träda i kraft vid övergången till högertrafik har motioner väckts såvitt avser bestämmelserna om förbud att med fordon överskrida längsgående heldragen gul linje på körbanan, s. k. spärrlinje, och ovillkorlig skyldighet att vid kommande möte lämna företräde åt den som kommer från höger.

Vad gäller spärrlinjerna synes, såsom departementschefen framhåller, ovillkorligt förbud att överskrida spärrlinje vara av värde från trafiksäkerhetssynpunkt vid övergången till högertrafik. Den föreslagna regeln överensstämmer också väl med motsvarande bestämmelse i Cemtreglerna. I likhet med departementschefen anser utskottet dock att ett förbud att överskrida spärrlinje förutsätter en genomgripande översyn av principerna för uppmätning och målning av linjerna. Utskottet vill understryka

vikten av att en sådan linje för framkomlighetens skull, särskilt med tanke på omkörning av traktorer, jordbruksredskap och andra långsamtgående fordon, inte görs längre än vad som är motiverat från trafiksäkerhetssynpunkt. Vidare förutsätter utskottet att de nuvarande streckade linjerna med uppgift att, på andra håll än där spärrlinjer finns, endast markera vägmitt bibehålls på därför lämpliga sträckor. Från språklig synpunkt synes vidare begreppet »spärrlinje» mindre väl valt, då linjen ju får brytas om en streckad gul linje finns till höger om spärrlinjen. Om möjligt torde därför på sätt yrkas i motionerna I: 589 och II: 730 begreppet »spärrlinje» — om detta över huvud taget behöver införas i författningstexten — förbehållas sådana linjer, som icke får överskridas. I samma motioner har också hemställts att förbudet mot överskridande av denna linje till sin innebörd närmare preciseras. Utskottet vill härutinnan anföra följande. I händelse av domstolsprocess i frågan om linjen överskridits kommer spåren från fordonshjulen i regel att vara av avgörande betydelse. Det är därför av vikt att motiven till bestämmelsen är så pass entydiga att man direkt med ledning av spåren kan avgöra om en förseelse ägt rum. Då i propositionen detta icke närmare utvecklats vill utskottet framhålla att enligt dess mening den föreslagna regeln innebär, att ansvar kan utkrävas endast om hjulet helt eller åtminstone till väsentlig del överskridit linjen.

Med dessa ställningstaganden som utgångspunkt finner utskottet icke skäl tillstyrka bifall till motionerna I: 595 och II: 725 i vad däri yrkas att fordon inte får utan synnerliga skäl med någon del av fordonet eller dess last föras till vänster om spärrlinjen. I sammanhanget vill utskottet dock påpeka att det självfallet kan medföra ansvar att vid möte föra fordonets utskjutande delar över mittlinjen om därigenom uppkommer fara i trafikhänseende.

Enligt motionerna I: 595 och II: 725 bör det föreslagna förbudet mot filbyte inte göras ovillkorligt. Bestämmelsen föreslås få det innehållet att, om särskild filmarkering finns, förare får byta fil eller föra fordonet så att det överskrider filmarkeringen endast om detta kan ske utan fara för övrig trafik. Enligt utskottets mening kan förbud mot filbyte vara av visst värde från trafiksäkerhetssynpunkt. För att bestämmelsen dock inte skall bli för betungande för bilisterna får dessa filmarkeringar icke utföras på längre sträckor än som oundgängligen erfordras. I sammanhanget torde också böra framhållas att förekomsten av hinder på filmmarkerad sträcka, exempelvis felparkerad bil, givetvis berättigar fordonsförare att med tillbörlig aktsamhet överskrida filmarkeringen. Vidare må erinras om att i fall då uppenbarligen ingen fara föreligger för trafiken polisen har viss möjlighet till rapporteftergift. På grund av det anförda avstyrker utskottet bifall till motionerna i denna del.

Mot den föreslagna ovillkorliga regeln om skyldighet att lämna företräde åt fordon som kommer från höger har i motionerna

I: 595 och II: 725 framförts erinringar. Motionärerna framhåller att regeln kommer att innebära en hårdare och från vissa grupper även hänsynslösare körning från de »förkörsberättigades» sida än vad nu är fallet. Skyldigheten för de från vänster kommande att lämna fordon från höger företräde föreslås därför bli kombinerad med en skyldighet för de sistnämnda att vid färd in i vägkorsning iaktta särskild försiktighet till förekommande av trafikolycka. Utskottet delar uppfattningen att icke blott den från vänster kommande bör iaktta försiktighet vid färd in i vägkorsning, utan att försiktighet också bör kunna krävas av den fordonsförare som har förkörsrätt. Departementschefen har också i sistnämnda avseende framhållit att en förare icke får åsidosätta sina skyldigheter enligt grundregeln om varsamhet i 39 § VTF och släppa all uppmärksamhet på trafik som skall lämna företräde åt honom. Enligt utskottets mening torde dock denna av både departementschefen och motionärerna omfattade grundsats böra infogas i författningstexten. Detta kan förslagsvis ske antingen genom att den nuvarande bestämmelsen i 48 § 2 mom. andra punkten VTF bibehålles — medan tredje punkten utgår — eller på så sätt att, i överensstämmelse med motsvarande Cemtregler, en allmän regel införes av innehåll att förare skall, när fordon föres in i en vägkorsning, iaktta särskild försiktighet. Under alla förhållanden är det dock enligt utskottets mening uppenbart, att då en olycka inträffar i vägkorsning och blir föremål för domstolsprövning, högerregeln aldrig kan bli ensam avgörande för skuldfrågans bedömning utan att alla i fallet föreliggande omständigheter måste beaktas. Mot utformningen i övrigt av högerregeln har utskottet ingen erinran.

För att icke högerregeln skall verka hämmande på trafiken blir det nödvändigt att vidta vissa åtgärder. Enligt departementschefen torde det få avgöras från fall till fall om detta skall ske genom att den korsande trafiken genom vägmärke åläggs att lämna företräde åt trafiken på större väg eller gata eller om den dessutom skall ha stoppskyldighet, eventuellt genom att den större vägen eller gatan förklaras för huvudled. Utskottet vill understryka vikten av att dessa frågor löses med stor omsorg så att trafiken löper så smidigt som möjligt. För att vägmärken av innebörd att sätta högerregeln ur kraft skall författningen kunna uppsättas ifrågasätter emellertid utskottet om icke en komplettering erfordras av 61 § 1 mom. VTF. En sådan lokal trafikföreskrift, varom här sålunda blir fråga och som upphäver en bestämmelse i VTF, torde nämligen icke kunna utfärdas om det inte finns författningsstöd härför. Lämpligen synes länsstyrelse, som äger utfärda föreskrifter rörande huvudled, i så fall böra tillerkännas ifrågavarande befogenhet. Som en konsekvens av det anförda torde också 48 § förse med en hänvisning till 61 § om myndighets befogenhet att göra undantag i nu förevarande hänseende.

Vad i motionerna I: 595 och II: 725 föreslagits i redaktionellt hänseende

i fråga om 47 § 2 mom. och 60 § 1 mom. tredje stycket föranleder icke utskottet att föreslå ändring av författningstexten.

Mot de delar i övrigt av propositionen, som icke här ovan behandlats, har utskottet intet att erinra.

På grund av vad sålunda anförts får utskottet hemställa,

A. att riksdagen i anledning av dels propositionen nr 180 år 1965 med förslag till ändringar i vägtrafikförordningen och dels motionerna I: 589 och II: 730 samt I: 595 och II: 725, det sistnämnda motionsparet såvitt gäller 48 § 2 mom., måtte i skrivelse till Kungl. Maj:t såsom sin mening giva till känna vad utskottet ovan anført;

B. att följande motioner, nämligen

1. I: 587 och II: 728,

2. I: 595 och II: 725 samt

3. II: 736

i vad de ej kan anses besvarade genom vad utskottet ovan anført och hemställt, icke måtte föranleda någon riksdagens åtgärd.

Stockholm den 22 februari 1966

På tredje lagutskottets vägnar:

ERIK ALEXANDERSON

Vid detta ärendes behandling har närvarit:

från första kammaren: herrar Alexanderson, Göran Karlsson*, Svante Kristiansson, Ebbe Ohlsson, Erik Jansson, Åkesson och Herbert Larsson;

från andra kammaren: herrar Levin, Johansson i Torp*, Nyberg, Grebäck, Hedin, Sundelin*, fru Ekroth och herr From.

* Ej närvarande vid utlåtandets justering.

Reservation

av herrar *Ebbe Ohlsson* och *Hedin*, som ansett

I. *att* det avsnitt av utskottets utlåtande, som börjar på s. 25 med orden »Utskottet ansluter» och slutar med »ovillkorliga högerregeln», bort ha följande lydelse:

Utskottet vill i vissa hänseenden understryka och ytterligare utveckla de synpunkter som departementschefen anfört som bakgrund för sina förslag samt föreslå vissa modifikationer i propositionsförslaget i anledning av yrkandena i motionerna I: 589 och II: 730 samt I: 595 och II: 725.

II. *att* det avsnitt av utlåtandet, som behandlar 48 a § i propositionsförslaget och som börjar på s. 28 med orden »Enligt utskottets mening» och slutar med »motsvarande delar», bort ha följande lydelse:

Utskottet som anser att de i propositionen föreslagna bestämmelserna lämnar alltför stort utrymme åt förarens eget bedömande tillstyrker ändringsförslagen i motionerna i denna del och avstyrker propositionen i motsvarande delar.

III. *att* det avsnitt av utlåtandet, som behandlar 60 § 1 mom. andra och tredje styckena i propositionsförslaget och som börjar med orden »Såsom departementschefen» å s. 28 och slutar med orden »utbilda sig», bort ha följande lydelse:

Utskottet delar motionärernas uppfattning och tillstyrker därför förslaget om oförändrad lydelse av de nuvarande stadgandena i 60 § 1 mom. d) dock att orden »särskilt markerat» och »för gående» utgår. Propositionsförslaget avstyrkes i motsvarande delar;

och *att* det avsnitt av utlåtandet, som börjar med »Vad i motionerna» på s. 32 och slutar med »författningstexten», bort ha följande lydelse:

Vad i motionerna I: 595 och II: 725 föreslagits i redaktionellt hänseende i fråga om 47 § 2 mom. föranleder icke utskottet att föreslå ändring av författningstexten.

IV. *att* det avsnitt av utlåtandet, som bl.a. behandlar frågan om *straffsanktion vid förseelse mot skyldigheten att använda övergångsställe* och som börjar med orden »Vad beträffar» på s. 29 och slutar med orden »till gångtrafikanterna», bort ha följande lydelse:

Vad beträffar motionärernas förslag så innebär detta att det nuvarande icke straffsanktionerade påbudet att passera körbana på övergångsställe, där sådant finns, bibehålls. I likhet med motionärerna anser utskottet att någon straffsanktion inte heller i fortsättningen bör finnas i detta avseende.

Enligt utskottets mening är det självfallet av vikt att de svenska bestämmelserna på trafiksäkerhetens område avfattas i så nära överensstämmelse som möjligt med de internationella. De av departementschefen i nu förevarande avseenden framlagda förslagen om förbud att gå mot rött ljus har också sin motsvarighet i Cemtreglerna. Det är emellertid också av vikt att lagreglerna så utformas att de i praktiken efterlevs och att respekten, inte minst i fråga om förbudet att gå mot rött ljus, kan upprätthållas. För tillgodoseende av dessa synpunkter torde, utan att man gör avsteg från nyssnämnda internationella regler, kunna ifrågasättas om icke den i propositionen föreslagna ansvarsbestämmelsen bör modifieras på så sätt att ansvarsfrihet skall kunna komma i fråga då förseelsen med hänsyn till de särskilda trafikförhållandena är av ringa beskaffenhet. Närmast avses härmed sådant i motionerna I: 589 och II: 730 angivet fall då någon gått mot rött ljus fastän något motorfordon inte funnits inom synhåll, t. ex. nattetid eller mitt på dagen i fridfulla bostadsområden. I sammanhanget vill utskottet i likhet med departementschefen och flera remissinstanser understryka vikten av att signalgivningen utformas med större hänsyn till gångtrafikanterna.

V. att utskottet bort hemställa:

A. att riksdagen i anledning av dels propositionen nr 180 år 1965 med förslag till ändringar i vägtrafikförordningen och dels motionerna I: 589 och II: 730 samt I: 595 och II: 725, det sistnämnda motionsparet såvitt gäller 48 § 2 mom., 48 a § samt 60 § 1 mom. andra och tredje styckena i propositionsförslaget ävensom frågan om straffsanktion vid förseelse mot skyldigheten att använda övergångsställe, måtte i skrivelse till Kungl. Maj:t såsom sin mening giva till känna vad utskottet ovan anfört;

B. att följande motioner, nämligen

1. I: 587 och II: 728,
2. I: 595 och II: 725 samt
3. II: 736

i vad de ej kan anses besvarade genom vad utskottet ovan anfört och hemställt, icke måtte föranleda någon riksdagens åtgärd.