

Nr 171.

Kungl. Maj:ts proposition till riksdagen med förslag till förordning om ändring i vissa delar av vägtrafikstadgan den 20 juni 1930 (nr 285); given Stockholms slott den 1 mars 1935.

Under åberopande av bilagda i statsrådet förda protokoll vill Kungl. Maj:t härmed inhämta riksdagens yttrande över härvid fogade förslag till förordning om ändring i vissa delar av vägtrafikstadgan den 20 juni 1930 (nr 285).

Under Hans Maj:ts
Min allernådigste Konungs och Herres frånvaro:

GUSTAF ADOLF.

Henning Leo.

F ö r s l a g
till
F ö r o r d n i n g
om ändring i vissa delar av vägtrafikstadgan den 20 juni 1930 (nr 285).

Häri genom förordnas, att 8, 9, 10 och 16 §§ i vägtrafikstadgan den 20 juni 1930 skola hava följande ändrade lydelse:

8 §.

1 mom. Det åligger vägfarande, som framför motorfordon eller fordon för dragare,

att vid färd i kurva, gatu- eller annan vägkorsning, branta backar eller eljest, där utsikten är skyddad, i god tid nedbringa hastigheten så som vid varje tillfälle behörig hänsyn till andra vägfarande och till trafiksäkerheten kräver;

att där körbanan är så hal, att fordonet lätteligen slirar, eller vid vändning om gatuhörn eller i samband med passerande av obehärdat, särskilt för gående avsett övergångsställe eller av å hållplats stående spårvagn icke använda större hastighet än att fordonet omedelbart kan stannas;

samt att då fordonet nalkas korsning i samma plan mellan järnväg och väg, nedbringa hastigheten så, att fordonet under alla förhållanden kan stannas på ett betryggande avstånd från närmaste rälssträng.

Beträffande körhastigheten för motorfordon gäller härförutom vad i motorfordonsförordningen är stadgat.

2 mom. Vid vändning om gatuhörn eller i skarpa kurvor eller å platser, där stark trafik råder, eller i samband med passerande av obehärdat, särskilt för gående avsett övergångsställe liksom eljest, där behörig hänsyn till trafiksäkerheten så kräver, må velociped icke framföras med högre hastighet än att velocipeden kan omedelbart bringas att stanna.

9 §.

1 mom. Fordon skall vid färd i vägkorsningar och vägkrökar och eljest, då utsikten över vägen är skyddad, städs framföras å körbanans vänstra sida.

2 mom. Det åligger vägfarande, som framför motorfordon eller fordon för dragare eller som rider, åker velociped eller sparkstötting eller leder djur, att hålla till vänster vid möte, så ock för att tillåta upphinnande fordon att passera förbi (*omkörning*).

Omkörning må ske allenast, när körbanan kan fritt överskådas, och må under inga förhållanden åga rum vid vägkorsningar eller i skarpare vägkrökar eller

å backkrön eller i närheten av korsningar i samma plan mellan väg och järnväg.

Omkörning skall ske till höger.

Möte med och omkörning av spårvagn skall, om spårens läge det medgiver, ske till vänster.

3 mom. Till undvikande av sammanstötning, när ett fordons kurs skär ett annat fordons kurs, skall det fordon, som har det andra på sin vänstra sida, låta detta senare köra först; dock att genom detta stadgande ingen förare av fordon fritages från att iakttaga särskild försiktighet vid färd in på korsande körbana.

10 §.

1 mom. Vägfarande bör uppmärksamma till ledning för trafiken vid vägen uppsatta anslag och varningstecken.

2 mom. Förare av fordon, vilken ärnar stanna, skall till ledning för bakom kommande vägfarande i god tid höja hand eller piska uppåt eller på annat lämpligt sätt giva tecken. Vid möte med annan körande eller den, som rider eller leder djur, skall förare, om den mötande giver sådant tecken, iakttaga särskild försiktighet eller, om tecknet upprepas, stanna.

Vid ändring av kurs skall förare av fordon till ledning för andra vägfarande genom utsträckning av hand eller piska eller på annat lämpligt sätt utvisa den riktning, han ämnar välja.

3 mom. Den, som vill företaga omkörning, bör där så erfordras medelst ljudsignal eller tillrop väcka den framförvarandes uppmärksamhet; och bör denne skyndsamt genom ljudsignal eller annat lämpligt tecken giva tillkänna, att signalen uppfattats, samt sakta farten.

Förare av fordon så ock den, som åker velociped, skall, då så i särskilt fall är erforderligt till förebyggande av fara för person eller egendom, avgiva ljudsignal eller, där signalapparat saknas, medelst tillrop väcka andra vägfarandes uppmärksamhet.

4 mom. Inom stads och köpings tätbebyggda område ävensom inom annat tätbebyggt samhälle vare avgivande av ljudsignal i andra fall än i 3 mom. sägs ej tillåtet. Detta stadgande gäller dock icke fordon, som framföres för i 18 § 4 mom. motorfordonsförordningen avsett ändamål.

5 mom. Vid sammanstötning, påkörning eller annan därmed jämförlig händelse må förare av fordon icke avlägsna sig från platsen, innan de åtgärder vidtagits, vartill händelsen skäligen föranleder; ej heller må han undandraga sig att uppgiva namn och hemvist eller lämna övriga nödiga upplysningar om händelsen.

6 mom. Beträffande hinder och uppehåll i rörelse å gata eller annan allmän plats i stad är stadgat i ordningsstadgan för rikets städer.

16 §.

1 mom. Den, som bryter mot föreskrifterna i 3 § 1 mom., 4 och 5 §§ samt 7 § 1 mom. eller mot föreskrift, som meddelats med stöd av 5 §, straffes med böter från och med två till och med trehundra kronor.

För förseelse mot 10 § 4 mom. vare straffet böter från och med två till och med tjugu kronor.

2 mom. Bryter någon mot föreskrifterna i 2 och 6 §§, 7 § 2 mom., 8 och 9 §§, 10 § 2 mom. och 3 mom. andra stycket, 11, 12 och 13 §§ eller mot föreskrift, som meddelats med stöd av 14 §, straffes med dagsböter. Äro omständigheterna försvårande och har förseelsen skett vid framförande av motorfordon, må till fängelse i högst ett år dömas.

3 mom. Förseelse mot 10 § 5 mom. straffes med dagsböter; dock att där förseelsen skett vid framförande av motorfordon straffet skall bestämmas enligt lagen om straff för vissa brott vid förande av motorfordon.

Denna förordning träder i kraft den 1 juli 1935.

Utdrag av protokollet över kommunikationsärenden, hållet inför Hans Kungl. Höghet Kronprinsen-Regenten i statsrådet å Stockholms slott den 1 mars 1935.

Närvarande:

Statsministern HANSSON, ministern för utrikes ärendena SANDLER, statsråden UNDÉN, SCHLYTER, WIGFORSS, MÖLLER, LEVINSON, VENNERSTRÖM, LEO, ENGBERG, EKMAN, SKÖLD.

Departementschefen, statsrådet Leo, anför:

I skrivelse till Konungen den 12 mars 1934 hemställde överståthållarämbetet om sådan ändring i vägtrafikstadgan den 20 juni 1930, att de lokala myndigheterna erhöle rätt att meddela de särskilda föreskrifter rörande ljudsignalers avgivande vid trafik med motorfordon, vartill myndigheterna — för genomförande av systemet med s. k. tyst trafik — kunde finna anledning.

Sedan yttrande i anledning av skrivelserna avgivits av länsstyrelserna i samtliga län, kungl. automobilklubben, svenska motorklubben och motormännens riksförbund, motormännens helnykterhetsförbund, svenska motorförbundet, automobilbesiktningsmännens förening samt Sveriges droskbilägares riksförbund, Sveriges lasttrafikbilägares riksförbund, Sveriges omnibusägares riksförbund och Sveriges trafikbilägares riksförbund — sistnämnda fyra förbund i en gemensam skrift — överlämnades handlingarna till 1934 års vägtrafiksakkunniga; och med skrivelse den 29 november 1934 inkommo de sakkunniga med av motiv åtföljda förslag i ämnet.

Jag anhåller nu att för Kungl. Maj:t få anmäla förslag i ärendet. Till en början torde jag emellertid få lämna en redogörelse för hitintills i vårt land gällande bestämmelser angående ljudsignalers avgivande vid trafik med motorfordon.

I vår första förordning om automobiltrafik, utfärdad den 21 september 1906, fanns stadgad skyldighet för automobilförare att, när så erfordrades för att väcka vägförandes eller gåendes uppmärksamhet, i tid giva varningssignal.

Liknande stadgande fanns jämväl intaget i förordningen den 30 juni 1916 om automobiltrafik ävensom i stadgan den 15 juni 1923 om trafiken å vägar och gator. I den sistnämnda föreskrevs därjämte, att förare av motorfordon skulle vid vägkorsningar och vägkrökar eller eljest, då utsikten över vägen vore skynd eller då gående eller den, som åkte velociped, kälke eller sparkstötting, befunno sig i fordonets väg, i tid giva varningssignal; enahanda skyldighet ålåg den, som åkte velociped.

1927 års motorfordonssakkunniga föreslogo i det av dem framlagda betänkandet med förslag till förordning om motorfordon m. m., att berörda föreskrifter i 1923 års vägtrafikstadga skulle inskränkas att gälla fall, då utsikten över vägen vore skymd eller eljest omständigheterna så påfordrade. Enligt vad de sakkunniga framhöllo skulle, därest de gällande bestämmelserna ordagrant tillämpades, trafiken med motorfordon, framför allt i städerna, bliva i hög grad störande. En inskränkning i signalerandet syntes vara påkallad även ur den synpunkten att därigenom såväl motorförarnas som fotgängarnas uppmärksamhet skärptes. Många förare körde, för att använda ett gängse uttryck, »på signalen», d. v. s. de ansåge sig ha uppfyllt allan rättfärdighet genom att signalera och underlåte att efter signalens givande iakttaga nödig försiktighet. Fotgängarna åter bleve genom de många signalerna så vana vid dessa, att de icke vidare aktgäve på dem.

I den proposition, nr 121 år 1930, varigenom riksdagens yttrande inhämtades över, bland annat, förslag till ny vägtrafikstadga, anförde dåvarande chefen för kommunikationsdepartementet i förevarande hänseende:

Den av 1927 års motorfordonssakkunniga föreslagna föreskriften, att signal skulle givas, då utsikten över vägen vore skymd, innebure, att signal strängt taget alltid skulle givas, innan en gatukorsning passerades. Både vid färd igenom gatukors och vid vändning om gatuhörn syntes signalering i regel vara obehörlig. Departementschefen erinrade om att enligt 8 § i den föreslagna vägtrafikstadgan förare av motorfordon skulle vara skyldig att vid färd i vägkorsning i god tid nedbringa hastigheten så som vid varje tillfälle behörig hänsyn till trafiksäkerheten krävde ävensom att vid vändning om gatuhörn icke använda större hastighet än att fordonet kunde stannas så gott som ögonblickligen och under alla omständigheter på en sträcka av högst två meter. Skyldigheten att giva varningssignal syntes böra inskränkas till de fall, då omständigheterna så påfordrade, eller med andra ord signal borde icke givas, såvida icke därtill funnes särskild anledning. I Helsingfors och Åbo hade dåmera, enligt vad som blivit upplyst, införts förbud mot onödiga signaler. Därigenom hade motorförarna tvingats till större omsorg och varsamhet, varjämte fotgängarna nödgades iakttaga större försiktighet vid beträdande av körbanan. I Åbo hade antalet sammanstötningar nedgått i antal efter införandet av det »ljudlösa» systemet. Även erfarenheterna från Helsingfors vore gynnsamma.

I enlighet med vad sålunda anförts föreskrevs i 10 § 2 mom. i förslaget till vägtrafikstadga, att när så erfordrades, förare av fordon skulle i god tid medelst ljudsignal eller tillrop väcka andra förares uppmärksamhet samt att förare av motorfordon — så ock den som åkte velociped — skulle, då omständigheterna så påfordrade, i god tid avgiva varningssignal. Därjämte blev, i överensstämmelse med de motorfordonssakkunnigas förslag, i 9 § 3 mom. upptaget ett stadgande av innehåll, att den, som ville företaga omkörning, borde medelst ljudsignal eller tillrop väcka den framförvarandes uppmärksamhet; och borde denne skyndsamt genom ljudsignal eller annat lämpligt tecken giva tillkänna, att signalen uppfattats, samt sakta farten.

Sedan propositionen i nu berörda delar av riksdagen lämnats utan erinran, erhöles 9 § 3 mom. samt 10 § 2 mom. i vägtrafikstadgan den 20 juni 1930 den i propositionen föreslagna lydelsen.

Såsom nyss antytts, hänvisades i oförmälda proposition till erfarenheterna av »tyst trafik» i Helsingfors och Åbo. I 1934 års vägtrafiksakkunnigas förenämnda skrivelse av den 29 november 1934 har lämnats en närmare redogörelse för de åtgärder, som i Finland vidtagits för en begränsning av ljudsignaleringen.

Genom förordning av år 1929 om trafik med motorfordon stadgades, att vid väg- och gatukorsning ävensom vid vägkrökar samt även annars, där endast en kort sträcka av vägen kunde överskådas, förare av motorfordon skulle vid behov giva en kort varningssignal. Ifrågavarande bestämmelse tolkades av polismyndigheterna på sådant sätt, att signalering borde inskränkas i den omfattning, som vore förenlig med trafiksäkerhetens krav. Genom en förordning av år 1930 hava sedermera nämnda författningsbestämmelser ändrats därhän, att förare i nyssberörda fall skall iakttaga den största försiktighet, varvid emellertid tillagts en uttrycklig bestämmelse om att »onödiga ljudsignaler vare förbjudna».

I detta sammanhang torde få anmärkas, att överträdelse av sagda bestämmelse synes vara straffbelagd. Enligt förordning, innefattande allmän trafikstadga, skall i fråga om trafik med motorfordon gälla — förutom föreskrifterna i nämnda stadga — jämväl vad i förordningen om motorfordon stadgas; och enligt stadgan bestraffas den, som bryter mot föreskrifterna i densamma, med böter.

Enligt uppgifter, som av de vägtrafiksakkunniga införskaffats, har vid granskning av statistiken rörande antalet trafikolyckor i Helsingfors framkommit, att det absoluta antalet dylika olyckor betydligt nedgått, sedan den tysta trafiken börjat tillämpas i medio av år 1929. Härvidlag har hänvisats till följande uppgifter angående trafikolyckor i Helsingfors åren 1928—1933:

Å r	Absolut antal	Enbart materiella skador	Antal lindrigt skadade personer	Antal svårt skadade personer	Antal döda
1928	1,893	1,539	233	131	26
1929	1,878	1,446	272	129	31
1930	1,419	1,076	250	104	17
1931	1,032	759	191	92	25
1932	998	722	216	78	11
1933	964	665	254	76	20

Antalet motorfordon har i stort sett varit konstant under angivna år. Tillgängliga siffror för trafikintensiteten under de olika åren hava givit vid handen, att, om trafikintensiteten år 1929 anges med 100, indextalen för de fyra närmaste åren bliva följande, nämligen 1930 90, 1931 90, 1932 85, 1933 88. Det har sålunda visat sig, att kurvan för det absoluta antalet trafikolyckor fallit hastigare än kurvan för trafikintensiteten. Genom att taga medeltalet för de speciella kurvorna rörande de olika slagen av trafikolyckor har sammanställts en trafikfarlighetskurva. Liksom vid trafikintensitetskurvan har bekräftande trafikfarlighetskurvan för år 1929 angivits siffran 100. Motsvarande siffra har för år 1928 varit 96, 1930 76, 1931 66, 1932 55 och 1933 63.

Det har uppgivits vara polismyndigheternas bestämda uppfattning, att den tysta trafiken verksamt bidragit till nedbringandet av trafikolyckornas antal och trafiksäkerhetens höjande.

Enligt vad i de vägtrafiksakkunnigas skrivelse vidare anges har i England kommunikationsministern bemyndigats att utfärda föreskrifter i fråga

om ljudsignaler från motorfordon; dessa föreskrifter kunna vara olika för skilda delar av landet och med avseende å skilda tider av dygnet. Bestämmelser hava ock tillkommit, som åsyftat att inskränka ljudsignalerandet. — För motortrafiken i Paris gälla föreskrifter, som avse att förhindra, att motorfordon nattetid framföras på sådant sätt, att användning av signalapparat nödvändig göres.

I inledningsvis berörda skrivelse har *överståthållarämbetet* anfört:

Ett av de spörsmål, som i alltmera stegrad grad visat sig påkalla statsmakternas och underordnade myndigheters uppmärksamhet, är frågan om reglerande av den ständigt ökade trafiken med motorfordon.

Under härav föranledda överläggningar och diskussioner har, bland annat, till behandling upptagits frågan, huruvida nuvarande system med ljudsignalering från motorfordonsförarnas sida tillfredsställer trafiksäkerhetens och allmänhetens rimliga krav. I sådant hänseende har vid åtskilliga tillfällen framhållits, hurusom ljudsignalerna understundom kunna vara ägnade att framkalla i stället för att förebygga påkörningar och andra olyckshändelser. Inom huvudstaden har jämväl vid skeende polisundersökningar kunnat konstateras, att stundom fotgängare, som befunnit sig framför ett motorfordon, genom ljudsignalen irriterats och föranletts till för trafiken eller fotgängaren själv farliga åtgärder, vilka åtgärder, därest signal icke givits, måhända icke ägt rum. Vidare har framhållits att, i och med att motorfordonens antal undergått stark ökning, ljudsignalerna icke längre äro ägnade att med samma tydlighet som förut angiva, varest det signalerande fordonet befinner sig. Då ett flertal dylika fordon samtidigt signalerar, möta ofta oöverstigligen svårigheter att med ledning av ljudet klargöra, var desamma befinna sig och i vilken riktning de färdas. Samtidigt som effektiviteten av ljudsignaleringen sålunda nedgått, medföra emellertid gällande bestämmelser om skyldighet för förare av motorfordon att giva dylik signal, att föraren ofta anser sig hava vidtagit all erforderlig försiktighet i och med att varningssignal givits. Härigenom kunna sålunda bestämmelserna om signalering komma att i viss mån motverka den allmänna föreskriften, att förare skall iakttaga *all* den omsorg och försiktighet, som till förebyggande av olyckshändelse utav omständigheterna betingas. Slutligen hava vid åtskilliga tillfällen från gångtrafikanter och andra personer klagomål yppats över det störande moment, som ljudsignaleringen innebär.

I anledning av de olägenheter, vilka sålunda funnits vara förknippade med ljudsignaleringen, har såväl utomlands som här i landet frågan uppkommit, huruvida icke denna signalering lämpligen borde avskaffas eller i allt fall begränsas.

Överståthållarämbetet är emellertid icke för närvarande berett att taga slutlig ståndpunkt till frågan om lämpligheten av trafikens omläggning i antydd riktning. Därest en sådan omläggning skulle äga rum, torde densamma i vart fall icke böra på en gång genomföras i hela riket utan åtminstone till en början böra bliva beroende på initiativ från de lokala polismyndigheternas sida. Genom ett dylikt förfarande — som för övrigt tillämpades vid den tysta trafikens genomförande i Finland — skulle också erforderlig erfarenhet om systemets lämplighet kunna vinnas samt läggas till grund för en blivande allmän lagstiftning i ämnet.

Ett dylikt initiativ från de lokala polismyndigheternas sida synes emellertid för närvarande vara uteslutet med hänsyn till de bestämmelser rörande ljudsignalering, vilka förekomma i 9 § 3 mom. samt 10 § 2 mom. gällande vägtrafikstadga.

Under återopande av det anförda och då frågan om den tysta trafikens genomförande ägde betydelse huvudsakligen för de tätare bebyggda samhällena, har överståthållarämbetet hemställt om sådan ändring i vägtrafikstadgan, att vederbörande lokala myndigheter erhöle rätt att meddela de särskilda föreskrifter rörande ljudsignalers avgivande vid trafik med motorfordon inom tät bebyggda samhällen, vartill myndigheterna kunde finna anledning.

I övertvägande antalet av de avgivna yttrandena har förslaget att — åtminstone på försök — begränsa ljudsignaleringen blivt i princip tillstyrkt eller lämnat utan erinran.

Sålunda har exempelvis *länsstyrelsen i Västmanlands län* framhållit, att det förhållandet, att ljudsignaleringen kommit till så stor användning, som för närvarande vore fallet, och ofta missbrukades, utan tvivel sammanhängde med det allmänt kända faktum, att gällande bestämmelser om körhastighet i städer och tätbebyggda samhällen ofta åsidosattes. I stället för att noggrant iakttaga dessa bestämmelser litade föraren alltför ofta till signaleringen som medel att bereda sig fri väg. Det syntes icke uteslutet, att en laglig begränsning av ljudsignaleringen skulle tvinga vederbörande till större försiktighet och därigenom mera effektivt än gällande straffbestämmelser bidraga till förbättrade förhållanden i avseende å iakttagandet av hastighetsbestämmelserna. — *Kungl. automobilklubben* har givit uttryck åt den uppfattningen, att försiktigheten vid framförande av fordon automatiskt ökades genom tyst trafik; föraren måste i högre grad än eljest uppmärksamma framförandet av sitt fordon särskilt vid korsandet av gator. Därigenom komme ock trafiksäkerheten att ökas, och den vårdslösa körning, som föranleddes av att förarna genom ljudsignaler sökte tilltvinga sig förkörsrätt, komme säkerligen att i hög grad minskas. Även gångtrafikanter komme otvivelaktigt att öka sin uppmärksamhet, då de begåve sig ut på körbanan, enär de så småningom vande sig vid att icke vänta signal, då de stege ut på körbanan, och därför själva måste se upp. Att systemet komme att medföra stora fördelar ur säkerhets-synpunkt syntes därför vara otvivelaktigt.

Betänkligheter mot en inskränkning i gällande bestämmelser om motorfordonsförarens skyldighet att avgiva ljudsignal hava uttalats av länsstyrelserna i Södermanlands, Malmöhus, Göteborgs och Bohus samt Örebro län.

Länsstyrelsen i Malmöhus län har sålunda anført: Från föreskriften i 10 § 2 mom. vägtrafikstadgan bör enligt länsstyrelsens mening eftergift icke medgivas. Länsstyrelsen syftar särskilt på behovet att varna fotgängare och lekande barn, som med häpnadsväckande likgiltighet för faran uppehålla sig å körbanan eller träda ut å den eller stå i begrepp att så göra utan att först ha förvissat sig om, att passagen är fri. Skulle signal icke givas i fall som dessa, utan föraren i stället för undvikande av påkörning hastigt bromsa fordonet, bleve sannolikt ofta följden den, att ett efterföljande fordon, vars förare icke kunnat observera olyckstillbudet, komme att kollidera med det framförvarande fordonet. Ljudsignaleringen skulle emellertid kunna i hög grad begränsas, därest det föreskreves, att automobil skulle vara försedd med färdriktningsvisare med inmonterad elektrisk lampa, som tändes, när visaren fälles upp, samt straffpåföljd stadgades för underlåtenhet att fälla visaren upp eller ned eller att köra såsom den angiver. För den händelse försök med tyst trafik finnes böra anställas, torde vara tillräckligt att signaleringen temporärt avskaffas i Stockholm och att på utfallet av detta försök må bero, huruvida tyst trafik bör utsträckas att omfatta hela landet.

Länsstyrelsen i Göteborgs och Bohus län har ställt sig tveksam, huruvida tiden vore inne för genomförande av tyst trafik annat än under den mörka delen av dygnet, då ljussignal vore fullt lika effektiv som signal med horn. Denna tvekan berodde därpå att våra motorfordonsförare liksom övriga vägförande enligt länsstyrelsens förmenande i allmänhet ännu icke vunnit den trafikultur, som den tysta trafiken syntes förutsätta. Man borde enligt länsstyrelsens mening, innan man bestämde sig för genomförande av den tysta trafiken, avvakta någon tids erfarenhet av lagen den 7 juni 1934 om straff för vissa brott vid förande av motorfordon, av vilken lag man kunde förvänta, att den skulle föranleda motorfordonsförarna till ett mera hänsynsfullt uppträdande.

Vad angår sättet för genomförande av tyst trafik, har överståthållarämbetets förslag, att de lokala myndigheterna skulle tilläggas befogenhet att meddela de föreskrifter, som för sådant ändamål kunde befinnas lämpliga, mött motstånd från olika håll. Därutinnan har särskilt framhållits att genom en sådan anordning kunde tänkas uppstå föreskrifter för de olika samhällena av mycket skiftande innehåll, något som för bilisterna, särskilt mera långväga sådana, skulle i hög grad försvåra föreskrifternas efterlevnad och även kunde medföra en känsla av otrygghet eller ovisshet för andra trafikanter; bestämmelser om tyst trafik borde därför vara enhetliga för samtliga städer och tätare bebyggda samhällen.

Med avseende å den inskränkning i ljudsignalerandet, som sålunda i flertalet av de inkomna yttrandena förordats, har i allmänhet givits uttryck åt den uppfattningen, att skyldighet att giva ljudsignal icke borde helt upphävas eller att i varje fall bestämt förbud mot sådan signalgivning icke borde införas.

Sålunda hava *länsstyrelserna i Östergötlands, Kalmar, Kristianstads och Västernorrlands län* uttalat sig för bibehållandet av stadgandet i 9 § 3 mom.

Länsstyrelsen i Gotlands län har ifrågasatt att stadgandet i 10 § 2 mom. andra stycket gäves det innehåll, att ljudsignal icke finge avgivas under andra förhållanden än då sådan på grund av omständigheterna vore oundgängligen nödvändig.

Ett stadgande av i huvudsak enahanda innehåll har föreslagits av *kungl. automobilklubben*.

De inledningsvis omnämnda fyra *riksförbunden* hava uttalat sig för sådana bestämmelser, att ljudsignal borde avgivas endast undantagsvis, när så befunnes erforderligt för att undvika stagnation i trafikens jämna förlopp, och eljest endast vid sådana tillfällen av överhängande fara för liv eller egendom, då risk förefunnes, att en olycka icke kunde avvärjas enbart medelst fordonets manövrering.

Länsstyrelsen i Blekinge län har — jämte det länsstyrelsen uttalat sig för införande i vägtrafikstadgan av förbud i vissa fall för avgivande av ljudsignal — ifrågasatt huruvida icke sådant förbud borde kompletteras med ett stadgande av innehåll, att signalering icke i någon mån förminskade motorfordonsförarens skyldighet att i övrigt iakttaga försiktighet vid körning.

I sin förenämnda skrivelse hava de *vägtrafiksakkunniga* anfört:

Att ljudsignalering, såsom bekräftats av de föreliggande uttalandena från olika håll, inom tätbebyggda områden sker i en till synes alltför stor omfattning torde i viss mån få anses förklarligt med hänsyn till de bestämmelser, som i vägtrafikstadgan äro meddelade i detta ämne. Det säger sig självt, att de i det föregående återgivna bestämmelserna i 9 § 3 mom. och 10 §

2 mom. vägtrafikstadgan äro — då i författningarna inga föreskrifter finnas meddelade till motverkande av onödig signalgivning — ägnade att lämna rum för en sådan tillämpning, att förare, även där behov av varningssignal icke föreligger, i många fall likväl giver signal för att det under inga förhållanden skall kunna läggas honom till last, att han uraktlåtit signalgivning. Nu antydda tillämpning lärer väl ock hava befordrats därav att domstolarna ofta i trafikmål låtit uraktlåtenhet att giva varningssignal utgöra grund för att fälla en förare till ansvar.

Då det göres gällande, att ljudsignalering från motorfordonens sida sker i större omfattning än som borde vara behöfligt, avses i allmänhet, på sätt redan blivit antytt, förhållandena i de tätbebyggda samhällena, i synnerhet städerna. På landsbygden torde däremot icke finnas motsvarande skäl till anmärkning. I de tätbebyggda områdena framträda även olägenheterna av en intensiv ljudsignalering i betydligt högre grad än på landsbygden. Det synes vara ett självfallt önskemål, att ljudsignaleringen, liksom överhuvud taget de av trafiken föranledda störande momenten, i möjligaste mån begränsas inom dylika områden. Ett sådant önskemål kan framställas redan ur deras synpunkter, vilka hava sina hem eller sina arbetsplatser invid trafikstråken, samt med hänsyn till gatutrafikanternas naturliga krav på en så litet störande trafik som möjligt. Men bortsett härifrån kan en minskning av ljudsignaleringen utan tvivel sägas utgöra ett synnerligen betydelsefullt led i strävandena att ernå ökad trafiksäkerhet. Detta förhållande synes hava vunnit en klar belysning i den framställning, som överståthållarämbetet avlåtit i förevarande ämne. Det torde icke vara behöfligt att här upprepa de synpunkter, som med hänsyn till trafiksäkerheten göra sig gällande till stöd för en minskad ljudsignalering. De sakkunniga vilja allenast fästa uppmärksamheten på att en begränsning i signalgivningen skulle kunna väntas hava till verkan, att förare av motorfordon tvingades att framföra sina fordon med större försiktighet och att ägna ökad uppmärksamhet åt den övriga trafiken. Även fotgängarna skulle vänjas vid att iakttaga större aktsamhet vid passerande av körbana.

På grund av vad sålunda anförts och med beaktande jämväl av att på sina håll i utlandet begränsningar stadgats i fråga om signalgivningen samt särskilt i Finland synnerligen goda erfarenheter vunnits härav, hava vägtrafiksakkunniga funnit sig böra för vårt lands vidkommande föreslå åtgärder i syfte att inskränka ljudsignalering och dymedelst befördra en tystare trafik.

Beträffande innebörden och räckvidden av de åtgärder, som sålunda böra vidtagas för begränsning av ljudsignaleringen, hava vägtrafiksakkunniga utgått från att denna icke bör under alla förhållanden förbjudas. Fastmera bör det fortfarande åligga förare av fordon att, där så finnes påkallat av hänsyn till trafiksäkerheten, giva ljudsignal. De olägenheter, som signalgivningen kan medföra, böra självfallt icke föranleda, att varningssignal underlåtes, när fara är å färde.

De sakkunniga hava inskränkt sig till att föreslå, att bestämmelse införes i vägtrafikstadgan — förslagsvis såsom en särskild paragraf med beteckning 10 a § — av innehåll, att fordon inom stads tätbebyggda område skall framföras på sådant sätt, att avgivandet av ljudsignaler i möjligaste mån kan undvikas. En motsvarande föreskrift anse de sakkunniga icke vara motiverad för landsbygdens del. Ej heller finna de sakkunniga tillräcklig anledning att för närvarande föreslå en dylik regel för andra tätbebyggda områden än städer.

Det sålunda föreslagna stadgandet, anföra de sakkunniga vidare, har såsom synes en tämligen begränsad innebörd. Detsamma innefattar, enligt vad nyss

framhållits, icke förbud mot all signalgivning, och det är icke i och för sig förbundet med straffbestämmelser. Syftet med stadgandet är att fästa uppmärksamheten på att ljudsignalering i möjligaste mån bör undvikas. Vidare synes en bestämmelse av ifrågasatt innebörd böra verka därhän att den omständigheten, att en förare icke givit varningssignal, i rättstillämpningen icke kommer att tillmätas samma betydelse som för närvarande anses vara fallet. Ett flitigt användande av ljudsignaler i våra städer är ju nämligen ingalunda alltid uttryck för ansvars känsla eller aktsamhet utan kan lika ofta vara kännetecknande för motsatsen. Det är tvärtom ett önskemål, att polisen i städerna med skärpa inskrider mot förare, som genom ljudsignalering exempelvis i en gatukorsning söker tilltvinga sig förkörsrätt eller eljest undandraga sig sina skyldigheter att taga hänsyn till och anpassa sig efter trafiken i övrigt. Slutligen bör den föreslagna bestämmelsen kunna tjäna till underlag för upplysningsverksamhet från vederbörande motororganisationers sida i syfte att befrämja en tystare trafik.

Vägtrafiksakkunniga hava så mycket hellre valt en mera begränsad form för åtgärder på förevarande område, som det ju står de sakkunniga fritt att, om åtgärderna visa sig icke vara tillräckliga, i sitt kommande förslag till författningar på motorfordonstrafikens område föreslå skärpta bestämmelser i här berörda hänseende. Att i annan mån än som följer av det nu sagda göra bestämmelserna allenast försöksvis tillämpliga synes icke vara erforderligt.

De av vägtrafiksakkunniga ifrågasatta föreskrifterna torde icke heller vara av den art, att desammas tillämpning skulle — på sätt antytts i överståthållarämbetets skrivelse och vissa däröver avgivna yttranden — böra göras beroende av beslut av de lokala polismyndigheterna på de olika orterna. De sakkunniga äro överhuvud taget övertygade om olämpligheten av att låta reglerna för signalgivningen variera olika platser emellan alltefter de lokala polismyndigheternas bestämmande.

De vägtrafiksakkunniga hava slutligen anført, att med det sagda endast berörts det moment i trafikbullret, som utgjordes av ljudsignalerna från motorfordon. De sakkunniga ville emellertid icke underlåta att i detta sammanhang även fästa uppmärksamheten på en annan störande faktor, nämligen det oljud, som förorsakades av att motorerna — i synnerhet å motorcyklar — behandlades på ett olämpligt sätt. Enligt 21 § 9 mom. motorfordonsförordningen ålåge det förare av automobil, bland annat, att så behandla motorn, att den icke åstadkomme onödigt buller; och jämlikt 34 § vore berörda stadgande tillämpligt å motoreykel. De sakkunniga vore icke beredda att här framlägga ett uttömmande förslag; de föresloge emellertid, att orden »onödigt buller» i 21 § 9 mom. motorfordonsförordningen utbyttes mot orden »störande buller».

Då det syntes mig kunna ifrågasättas, huruvida det av de vägtrafiksakkunniga uppgjorda förslaget till ändring av vägtrafikstadgan vore tillfyllest för därmed avsett ändamål, lät jag inom kommunikationsdepartementet uppätta ett *utkast till ändring i vissa delar av vägtrafikstadgan*.

I detta utkast sammanfördes i 10 § de bestämmelser, som avsågo ljudsignaleringen. Denna paragrafs första moment bibehölls oförändrat. Såsom ett andra moment upptogos tredje och fjärde styckena i det nuvarande andra momentet. Tredje momentet upptog såsom första stycke det nuvarande tredje

momentet i 9 § med allenast den ändringen att orden »bör medelst ljudsignal eller tillrop» utbyts mot orden »må där så erfordras medelst ljudsignal eller tillrop». I ett andra stycke av 10 § 3 mom. i utkastet stadgades, att förare av fordon så ock den, som åkte velociped, skulle, då så i särskilt fall vore erforderligt till förebyggande av fara för person eller egendom, avgiva ljudsignal eller, där signalapparat saknades, medelst tillrop väcka andra vägförandes uppmärksamhet; detta stadgande ersatte föreskrifterna i första och andra styckena av nuvarande andra momentet i 10 §. I anslutning till berörda stadgande upptogs i ett fjärde moment en föreskrift av innehåll, att avgivande av ljudsignal i andra fall än sålunda i 3 mom. sades ej vore tillåtet inom stads och köpings tät bebyggda område ävensom inom annat tätbebyggt samhälle; undantag gjordes emellertid med avseende å fordon, som framfördes för i 18 § 4 mom. motorfordonsförordningen avsett ändamål (brandbilar m. fl.). Såsom 5 och 6 mom. i 10 § av utkastet upptogos paragrafens nuvarande 3 och 4 mom. oförändrade. Förutom nu återgivna föreskrifter rörande ljudsignals avgivande fogades till första stycket i 8 § 1 mom. en ny punkt enligt vilken det ålåg vägförande, som i sagda stycke avses, att städse framföra sitt fordon på sådant sätt, att han ej gäve anledning till förhållande, som jämlikt 10 § 3 mom. andra stycket i utkastet medförde skyldighet för honom att avgiva ljudsignal.

De nya bestämmelser, som sålunda enligt utkastet föreslagits, voro förenade med straffpåföljd vid överträdelse. Därutinnan hade iakttagits, att förseelse allenast mot 10 § 4 mom. icke skulle straffas med dagsböter; straffbestämelsen härom hade förty intagits i 16 § 1 mom. För förseelse mot 10 § 3 mom. andra stycket så ock mot sista punkten i första stycket av 8 § 1 mom. var straff stadgat i 16 § 2 mom.

I samband med de föreskrifter, som sålunda beröra den s. k. tysta trafiken, ansåg jag mig böra ifrågasätta några andra ändringar i vägtrafikstadgan, i främsta rummet syftande till större trygghet för fotgängare.

I utkastet hade sålunda andra punkten av första stycket i 8 § 1 mom. givits följande lydelse: »att där körbanan är så hal, att fordonet lätteligen slirar, eller vid vändning om gatuhörn eller *i samband med passerande av obevakat, särskilt för fotgängare avsett övergångsställe* eller av å hållplats stående spårvagn eller omnibus icke använda större hastighet än att fordonet *omedelbart kan stannas*»; de kursiverade orden angiva skiljaktigheterna från punktens nuvarande lydelse. I överensstämmelse med vad sålunda föreskrivits om hastigheten för motorfordon eller fordon för dragare vidtogs i 8 § 2 mom. den ändringen att jämväl velociped skulle, under i momentet angivna förutsättningar, kunna bringas att *omedelbart* stanna. Förutom några smärre jämkningar i första punkten av 8 § 1 mom. första stycket — vilka i samband med de ändrade föreskrifterna om ljudsignalering syntes påkallade till tydligare angivande av förares åligganden å trafikfarliga platser — upptogs såsom ett sista stycke i 9 § 2 mom. ett stadgande av innehåll, att myndighet, som i 14 § sägs, ägde, där så med hänsyn till trafiksäkerheten eller eljest funnes påkallat, utfärda närmare bestämmelser rörande rätt att företaga omkörning

eller helt förbjuda sådan; överträdelse av sådan bestämmelse var enligt 16 § 2 mom. belagd med straff.

Såsom en följd av att det nuvarande 3 mom. i 9 § — med viss ändrad lydelse — överflyttats till 10 §, hade i utkastet det nuvarande 4 mom. i förstnämnda paragraf givits ordningsnumret 3 mom.

Över utkastet hava utlåtanden infordrats från väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, överståthållarämbetet samt länsstyrelserna i Blekinge, Västmanlands och Norrbottens län.

Länsstyrelsen i Blekinge län har lämnat utkastet utan erinran, och *länsstyrelsen i Norrbottens län* har förklarat sig icke hava några mera väsentliga erinringar att framställa mot detsamma; några smärre jämkningar förordas.

Med avseende å innehållet i övriga yttranden torde jag få till en början uppehålla mig vid vad i desamma anförts i fråga om den s. k. t y s t a t r a f i k e n.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen förordar det av vägtrafiksakkunniga framlagda förslaget till ändring i vägtrafikstadgan. Styrelsen ifrågasätter huruvida den tysta trafiken kommer att medföra några fördelar annorstädes än i större samhällen med välordnade trafikförhållanden och där trafiken nått sådan omfattning, att ljudsignaler så gott som ständigt avgivas. Det kan enligt styrelsen befaras, att utkastets föreskrifter komma att inom andra tätbebyggda samhällen försäkra talrika överträdelser och såsom en följd därav domstolarnas belastande med en mångfald oväsentliga trafikmål. I fråga om berörda föreskrifters avfattning har styrelsen anmärkt, att densamma icke vore för gemene man tillräckligt enkel och lättfattlig för att kunna användas i vägtrafikstadgan.

I ett vid länsstyrelsens i Västmanlands län utlåtande fogat yttrande från *magistraten i Västerås* anföres:

Att, såsom i utkastet föreslagits, bestämmelser om den tysta trafiken skola gälla för hela riket, är obetingat att föredraga framför bestämmelser, utfärdade för skilda orter av de lokala myndigheterna. Det kan emellertid ifrågasättas, om de i vårt land i övrigt gällande trafikreglerna äro av den natur, att de utan svårighet låta sig förenas med föreskrifter om tyst trafik. Särskilt är därvid att uppmärksamma den i vägtrafikstadgan fastslagna s. k. vänsterregeln. Denna regel, som innebär skyldighet för vägfarande att vid korsning mellan trafikleder städse låta från vänster kommande fordon passera först, medför vid tyst trafik att den, som färdas å en huvudtrafikled, till vilken löpa flera tillfartsvägar, städse måste framföra sitt fordon med synnerligen låg hastighet, då risk alltid föreligger att något fordon med förkörsrätt föres in från sidoväg. Detta kan leda till att motorfordon å stora huvudvägar måste framföras med betydligt lägre hastighet än som i och för sig kan anses erforderligt. Det synes vara mera lämpligt att förena systemet tyst trafik med en föreskrift, enligt vilken vägfarande å huvudtrafikled har förkörsrätt framför den som färdas å sidoled. Även med nuvarande trafikregler kan emellertid åtskilligt vinnas i fråga om avskaffande av onödig signalering. Under alla förhållanden uppstå svårigheter, då det gäller att fastslå, i vilka fall signalering skall anses tillåten. Att sådan bör få ske vid omkörning är uppenbart och likaså måste signalering vara tillåten, då omedelbar fara för påkörning, sammanstötning eller dylikt föreligger. Det i 10 § 3 mom. andra

stycket i utkastet upptagna stadgandet, att signal skall avgivas »då så i särskilt fall är erforderligt till förebyggande av fara för person eller egendom», synes emellertid vara så vagt avfattat, att effektiviteten av det i 4 mom. stadgade förbudet äventyras.

För egen del anför *länsstyrelsen*:

Enligt dess mening hade det varit önskvärt, att i samband med frågan om tyst trafik verkstälts en undersökning rörande möjligheten till jämkning i den s. k. vänsterregeln vid korsning av vägbanan. Det synes nämligen påtagligt, att dessa två spörsmål äga samband med varandra, och det kan ifrågasättas, huruvida icke vänsterregelns bibehållande är oförenlig med tyst trafik. I varje fall kan det befaras att, så länge vänsterregeln bibehålles, ljudsignalering i gatukorsningar alltjämt kommer att äga rum i en omfattning, som eljest icke vore behöfvlig.

I övrigt har länsstyrelsen icke funnit anledning till någon erinran mot utkastet.

Överståthållarämbetet har överlämnat ett av *polismästaren i Stockholm* till ämbetet avgivet yttrande. I förevarande avseende anföres där i huvudsak följande:

Det förhållande, som förare av fordon enligt sista punkten i 8 § 1 mom. första stycket av utkastet skall undvika, är framkallande av fara för person eller egendom. Emellertid åligger det enligt 2 § i vägtrafikstadgan varje vägfärande att iakttaga all den omsorg och varsamhet, som till förekommande av olycksfall betingas av omständigheterna. Den faresituation, som föraren enligt nyssberörda stadgande i 8 § har att undvika, är han redan enligt 2 § skyldig att förekomma; stadgandet synes därför överflödigt. Därest avsikten med detsamma är att möjliggöra den tysta trafikens införande, torde det icke leda till åsyftat resultat. Vid varje avgiven ljudsignal torde nämligen föraren göra gällande, att signalen givits till förebyggande av fara, som annan än han själv förorsakat. Att leda motsatsen i bevis torde oftast komma att misslyckas. — Överträdelse av förbudet i 10 § 4 mom. av utkastet skall enligt 16 § 1 mom. straffas med böter från och med 2 till och med 300 kronor. Givetvis kan icke något vara att invända mot att avgivande av onödiga ljudsignaler, särskilt från motorfordonen, i största möjliga utsträckning förhindras. Vår motorfordons- och för övrigt hela vår trafiklagstiftning överhuvud taget företer en mångfald av föreskrifter, för vilkas överträdande straff är stadgat. De stora risker, som i anledning därav föreligga för varje vägfärande men huvudsakligen för motorfordonsförare att överträda straffbelagda lagbud, har väckt en inom vida kretsar utbredd opinion mot dessa. Opinionsen har tagit sig det uttrycket, att i föredrag och tidningspressen det kravet ställes på polispersonal och polismyndighet, att begångna förseelser mot åsyftade föreskrifter icke skola åtalas, i varje fall icke utan förut erhållen varning. Detta krav, för vilket onekligen skäl tala, kan dock mitt förmenande icke inom ramen av gällande rätt beaktas.

Genom den nu föreslagna lagstiftningen till möjliggörande av den s. k. tysta trafiken införes inom trafiklagstiftningen en ny strafföreskrift, vilken utan tvivel kommer att ytterligare verka irriterande på förhållandet mellan allmänheten och polisen, enär den senare givetvis kommer att så långt ske kan övervaka förbudet mot att annorledes än i vissa fall avgiva ljudsignal samt föranstalta om åtal vid förbudets överträdande. Redan av nu anförda skäl måste jag ställa mig tveksam mot lämpligheten att inom trafiklagstiftningens område införa ifrågavarande brottsbegrepp, en tveksamhet, som är så mycket större, som åtminstone i en stor stad ett effektivt övervakande av det föreslag-

na förbudet icke kan genomföras. Häremot kan väl invändas, att inom trafiklagstiftningen redan förekomma föreskrifter, vilkas iakttagande icke heller kan ägnas oavbruten tillsyn. Detta utan tvivel obestriddliga faktum synes emellertid tala mot lämpligheten att öka antalet sådana föreskrifter.

Emot förslaget talar emellertid också den omständigheten, att straffbestämelsen i fråga torde komma till användning allenast i undantagsfall. Det torde nämligen kunna tagas för visst, att en var motorfordonsförare, som giver ljudsignal och i anledning därav till äventyrs underkastas polisförhör, kommer att åberopa förefintligheten av fara för person eller egendom, en uppgift, vilkens motbevisande lärer bliva utomordentligt svårt och oftast komma att misslyckas.

Ehuruval jag på anförda grunder icke kan finna den i utkastet föreslagna lösningen av frågan om lämpligaste sättet för den s. k. tysta trafikens genomförande fullt acceptabel, vill jag dock icke avstyrka förslaget. Anledningen härtill är den, att genom detsamma torde kunna bestraffas åtminstone en del särskilt flagranta fall av onödigt signalerande.

Överståthållarämbetet har i sitt utlåtande — under erinran om sin i det föregående återgivna framställning — förordat författningsföreskrifter i det syfte, som med utkastet avses, men ifrågasatt huruvida icke detsamma bör bliva föremål för överarbetning under hänsynstagande till de av polismästaren framförda erinringarna.

Vad angår de övriga ändringar i vägtrafikstadgan, som innefattas i utkastet, anför *väg- och vattenbyggnadsstyrelsen*:

Mot utkastets reglering av körtrafiken över s. k. övergångsställen för gående (8 § 1 mom. första stycket andra punkten) har styrelsen icke funnit anledning till erinran men anser sig böra framhålla, att övergångsställena i så fall alltid böra vara tydligt utmärkta samt att det föreskrivna körsättet icke bör fordras annat än när gångtrafiken vid övergångsställena gör sådant körsätt erforderligt. Såsom bestämmelsen rörande körtrafiken över övergångsställena är formulerad i utkastet, skulle denna trafik regleras även när gatan t. ex. nattetid är så gott som folktom. Det torde även i detta sammanhang böra påpekas, att de exempelvis i Stockholm nu förekommande övergångsställena ofta icke äro urskiljbara vid snöfall och ofta icke heller, då farbanan är våt eller smutsig.

Den bestämmelse, som kan komma att utfärdas beträffande övergångsställena, torde böra gälla även för den som åker velociped.

Enligt styrelsens uppfattning synes ökad trafiksäkerhet icke vara att vinna genom straffbeläggning av överträdelse av de ifrågasvarande trafikföreskrifterna. I allt fall synes straffbeläggning böra undvikas, så länge nödig erfarenhet om föreskrifternas lämplighet icke föreligger.

Polismästaren i Stockholm yttrar:

Särskilda övergångsställen för fotgängare hava sedan flera år varit anordnade i Stockholm, och ytterligare sådana komma att införas. Någon tvekan torde icke behöva förekomma därom, att sådana bestämmelser äro önskvärda, som giva fotgängare skydd inom övergångsställena. Däremot torde kunna ifrågasättas, huruvida den formulering, bestämmelsen fått i utkastet, är den lämpligaste. Vid sammanträde den 23 november 1934 med en av överståthållaren tillkallad trafikkommitté med uppdrag att granska för Stockholm gällande trafikföreskrifter enade sig kommittén om följande uttalande:

»Förare av fordon skall lämna gående tillfälle att passera över gata å övergångsställe. För sådant ändamål skall det åligga förare av fordon att, då

detta närmar sig sådant övergångsställe, nedbringa hastigheten så, att fordonet kan vid behov stannas framför övergångsstället; och bör det i övrigt åligga fordonsförare att å sådant ställe iakttaga största möjliga hänsyn till de gående.»

Samtidigt uttalades önskvärdheten av att övergångsställena utmärktes tydligare än vad nu ansågs vara fallet samt att straffpåföljd icke förbundades med bestämmelsens överträdande.

Varken vägtrafikstadgan eller annan författning föreskriver, att eller huru övergångsställena skola anordnas. Ett alltför tätt utläggande av dessa inom en livligt trafikerad stad måste medföra, att, om hastigheten skall så begränsas, som i utkastet föreslås, framkomstmöjligheten för motorfordon kommer att i mer än behövlig grad förhindras. Det torde därför vara önskvärt, att föreskriften i fråga gives en formulering, som mer anknyter sig till det av nyssnämnda kommitté gjorda uttalandet. Dessutom torde mot utkastets föreskrift uti förevarande del kunna göras den anmärkningen, att föreskrift om övergångsställes tydliga utmärkande saknas. Behov av dylik föreskrift torde vara så mycket större, som överträdelse av hastighetsbegränsningen kan, enligt utkastet, medföra dagsböter och i vissa fall fängelse. Det torde därjämte kunna ifrågasättas, huruvida icke i förevarande fall straffet bör kunna fastställas till den lindrigare grad, som för överträdelse av en del andra föreskrifter i vägtrafikstadgan är stadgad, nämligen böter från 2 till och med 300 kronor.

Spårväghållplatserna i Stockholm äro i regel så anordnade, att de, som från gångbana vilja påstiga spårvagn, nödgas beträda och passera åtminstone någon del av körbanan. I anledning härav och då en livlig trafik av gående ofta äger rum mellan gångbana och vid hållplats stillastående spårvagn, torde någon erinran icke kunna göras om den i utkastet föreslagna hastighetsbegränsningen vid passerande av vid hållplats stående spårvagn. Däremot torde för Stockholms del behov av samma hastighetsbegränsning vid passerande av en vid hållplats stillastående omnibus icke föreligga. Omnibushållplatserna härstädes äro nämligen så anordnade, att de, som önska medfölja omnibus, bestiga denna direkt från gångbanan. Utkastets ifrågavarande bestämmelse kan dessutom antagas komma att medföra stockningar i körtrafiken, enär omnibushållplatserna åtminstone å vissa gator här i staden äro belägna på jämförelsevis kort avstånd från varandra och trafiken med omnibusar vissa tider på dagen är synnerligen livaktig samt den föreslagna hastighetsbegränsningens iakttagande måste skapa långa fordonsfiler till hinder för den korsande körtrafikens framkomstmöjlighet.

I fråga om straffbestämmelsen för överträdelse av den föreslagna hastighetsbegränsningen vid passerande av vid hållplats stående omnibus får jag åberopa, vad jag förut anfört i samband med den föreslagna föreskriften om övergångsställe för gående.

Överståthållarämbetet har jämväl i förevarande hänseende anslutit sig till de av polismästaren framförda erinringarna.

Av det föregående framgår, att det av överståthållarämbetet väckta förslaget om inskränkning i den motorfordonsförare nu åliggande skyldighet att avgiva ljudsignal vunnit en tämligen allmän anslutning från hörda myndigheter och organisationer, ehuru skilda åsikter gjort sig gällande med avseende å sättet för åstadkommande av en minskning av ljudsignalerandet.

Såsom i åtskilliga yttranden framhållits, torde ett flitigt användande av

ljudsignaler ingalunda innebära någon garanti för ökad trafiksäkerhet; fast-mera lär det ofta förhålla sig så, att vederbörande förare genom signals avgivande anser sig hava fullgjort vad på honom ankommer och såsom en följd härav eftersätter behörig hänsyn till andra trafikanter. Otvivelaktigt synes ock vara att trafiksäkerheten skulle i icke ringa mån ökas, därest motorfordonsförarna tillförbundes att mindre lita till ljudsignalens verkningar och fotgängarna tvingades till uppmärksamhet på körtrafiken, oavsett om några signaler hördes.

Ett fullständigt borttagande av skyldigheten att avgiva ljudsignal kan naturligen icke ifrågakomma. Sådana situationer förekomma ej sällan, där en annan trafikants uppmärksamhet måste väckas för att en olycka skall kunna undvikas. Men det synes böra eftersträvas, att ljudsignalerandet inskränkes till dylika fall och icke, såsom nu ofta är fallet, företages allenast för att — oberoende av en sådan situation — giva till kända motorfordonets annalkande.

På sätt i överståthållarämbetets framställning uttalats och jämväl i flertalet yttranden betonats är det närmast i tätbebyggda samhällen som behov föreligger av ändrade föreskrifter i nu omhandlade syfte. Där framträda ock det myckna signalerandets i allmänhet störande verkningar på ett helt annat sätt än å den egentliga landsbygden. En ändring i vägtrafikstadgans bestämmelser om ljudsignalering synes därför, åtminstone tillsvidare, böra avse allenast stads och köpings tätbebyggda område ävensom annat tätbyggt samhälle.

Med hänsyn till syftet med en inskränkning i ljudsignalerandet finner jag det lämpligt att bestämmelser därom givas ett enhetligt innehåll, varför de böra utfärdas av Kungl. Maj:t. På sätt framhållits av, bland andra, de vägtrafiksakkunniga, kan det även vara förenat med verkliga olägenheter att låta regler för ljudsignalerandet variera olika platser emellan.

Vid en ändring av vägtrafikstadgans föreskrifter angående ljudsignalerandet synes man böra främst taga sikte på de redan i det föregående berörda situationer, då avgivande av signal erfordras till undvikande av olycka, så ock för att omkörning skall kunna äga rum. Sådana fall böra i vägtrafikstadgan angivas. I sådant syfte torde till en början det nuvarande stadgandet i 9 § 3 mom. angående avgivande av signal vid omkörning böra bibehållas, dock med den jämkning att signal icke bör avgivas annat än där så erfordras; ofta kan nämligen den framförvarandes uppmärksamhet redan vara väckt eller påkallas annorledes än medelst ljudsignal, exempelvis då vid mörker, genom skenet från det omkörande fordonets lyktor, en framförvarande ofta i tid kan varskos om den förestående omkörningen. I stället för de generella föreskrifter, som nu innefattas i 10 § 2 mom. första och andra styckena, har det vidare synts mig kunna lämpligen stadgas, att signal skall avgivas endast då så i särskilt fall är erforderligt till förebyggande av fara för person eller egendom.

Efter det sålunda angivits, när ljudsignal må eller skall avgivas, torde i vägtrafikstadgan böra föreskrivas, att, inom stads och köpings tätbebyggda område ävensom inom annat tätbyggt samhälle, sådan signal ej må i andra fall avgivas; undantag lär emellertid böra göras med

avseende å fordon, som framföres för transport av sjuka, eller som användes vid eldfara för brandväsendets räkning eller av brandkåren för beredande av hjälp vid olycksfall eller av polisman i tjänsteövning.

De av mig här angivna föreskrifterna torde böra kompletteras med straffbestämmelser för fall av föreskrifternas åsidosättande. Därvid lärer det, i överensstämmelse med vad nu gäller, böra stadgas straff för underlåtenhet att avgiva signal, där sådan är föreskriven. Med syftet att genom inskränkning av ljudsignalerandet förmå motorfordonsföraren till ökad varsamhet skulle det emellertid ej låta sig väl förena att lämna avgivandet av ljudsignal, där sådan är förbjuden, utan varje straffpåföljd. Det är visserligen icke utslutet, att även en författningsändring av allenast den innebörd, som innefattas i de vägtrafiksakkunnigas förslag till ändring av vägtrafikstadgan, skulle komma att något minska ljudsignalerandet; men helt visst komme icke en sådan bestämmelse, som endast vore att anse såsom ett i vägtrafikstadgan intaget råd eller anvisning, att förmå mindre nogräknade motorfordonsförare att upphöra med att söka tvinga sig fram genom att »köra på signalen», varför man alltså icke skulle vinna den med åtgärden ytterst åsyftade ökade varsamheten. Straffpåföljd lärer därför böra stadgas för att markera, att det här gäller överträdelse av meddelad föreskrift; i sådant syfte synes emellertid påföljden kunna inskränkas till ett ringa bötesbelopp, varför utkastet härutinnan ändrats.

I det av överståthållarämbetet åberopade yttrande över utkastet, som avgivits av polismästaren i Stockholm, hava framhållits vissa nackdelar av att ytterligare en med straffpåföljd förenad trafikföreskrift utfärdades. Jag har icke förbisett dessa. Men det synes mig ej heller böra förbises, att det är plikten att så långt möjligt skydda allmänheten mot de faror och olägenheter, vilka tyvärr visat sig förbundna med det moderna trafiklivet, som föranlett dylika föreskrifter. Och den omständigheten, att beivrandet av förseelse mot en föreskrift är förenat med vissa bevissvårigheter, lärer icke böra hindra att föreskriften — om den eljest är befogad — utfärdas.

I utkastet hade — i huvudsaklig överensstämmelse med vad, bland andra, länsstyrelsen i Blekinge län förordat i sitt utlåtande över överståthållarämbets framställning — upptagits en föreskrift, att förare av motorfordon städs skulle framföra sitt fordon så att han ej gäve anledning till förhållande, som — fränsett den vid omkörning föreliggande situationen — medförde skyldighet för honom att avgiva ljudsignal. Ehuru nu nämnda föreskrift kunde sägas redan vara omfattad av 2 § vägtrafikstadgan, hade föreskriften dock ansetts hava ett ändamål att fylla, nämligen såsom en närmare upplysning rörande syftet med de i det föregående förordade bestämmelserna om ljudsignalerandet. Emellertid har jag, då berörda föreskrift således icke nödvändigtvis betingas av sagda bestämmelser, vid den slutliga prövningen funnit föreskriften icke böra i detta sammanhang införas i vägtrafikstadgan.

I det av länsstyrelsen i Västmanlands län angivna utlåtandet över utkastet har — i anslutning till vad magistraten i Västerås närmare utvecklat — ifrågasatts, huruvida icke utkastets föreskrifter rörande ljudsignaler förutsatte sådan

ändring av den i 9 § 4 mom. vägtrafikstadgan (9 § 3 mom. i utkastet) innefattade s. k. vänsterregeln, att fordon, som framföres å huvudtrafikled har förtursrätt framför fordon å tillstötande sidotrafikled, oavsett vilket av fordonen, som har det andra på sin vänstra sida. Vad härutinnan framhållits finner jag värt det största beaktande. Med hänsyn till att vänsterregeln enligt bestämmelse i vägtrafikstadgan icke fritager den förare, som har förtursrätt, från skyldighet att iakttaga särskild försiktighet vid färd in på korsande körbana och då frågan om ändring av vänsterregeln lämpligen lärer böra tagas i överbägande vid den allmänna revision av vägtrafikstadgan och motorfordonsförordningen, varom de vägtrafiksakkunniga hava att avgiva förslag, har jag emellertid icke ansett det nödigt att redan nu taga upp frågan till behandling.

I detta sammanhang anser jag mig böra anmärka, att jag funnit även den av de vägtrafiksakkunniga väckta frågan om viss ändring i 21 § 9 mom. motorfordonsförordningen böra anstå i avbidan på nyssberörda revision.

Jag torde härefter få övergå till de övriga ändringsförslag, som utkastet innehåller. Såsom av den i det föregående lämnade redogörelsen för detsamma framgår, åsyfta dessa förslag främst ökat skydd för fotgängare vid passerande av vissa för dem avsedda övergångsställen, därutinnan ändrad avfattning av andra punkten i 8 § 1 mom. första stycket vägtrafikstadgan av mig ifrågasatts.

Det torde icke kunna förnekas, att med för närvarande gällande föreskrifter betydande svårigheter ofta föreligga för fotgängare att under stark körtrafik taga sig över från en gångbana till en annan; ett vittnesbörd härom föreligger bland annat i det uttalande, som gjorts av den i polismästarens i Stockholm yttrande omförmälda trafikkommittén. Att i detta hänseende meddela bestämmelser, som å ena sidan bereda fotgängare erforderlig trygghet men å andra sidan icke lägga onödiga hinder för motorfordonstrafiken, är emellertid en ingalunda lättlöst uppgift.

I städer och andra större orter finnas ofta särskilda övergångsställen för fotgängare utmärkta medelst linjer i gatubeläggningen eller dylikt. Stundom äro dylika övergångsställen även utmärkta med vägmärken enligt kungörelsen den 12 juni 1931. Vissa övergångsställen kunna ock utmärkas medelst automatiska ljussignaler. Någon tvekan torde ej kunna föreligga därom, att vid sådant övergångsställe motorfordon — så ock fordon för dragare — bör framföras med så låg hastighet, att fordonet kan omedelbart stannas för att släppa fram fotgängare, som hava för avsikt att passera övergångsstället. Givetvis är det av stor vikt, att de lokala myndigheterna sörja för att tydligt utmärkta och även tillräckligt många övergångsställen anordnas.

Emellertid äro övergångsställen ej alltid utmärkta på nyss angivet sätt; och där marken är snötäckt samt vägmärke saknas, framträder ej övergångsstället genom några yttre kännetecken. Icke desto mindre kan det ofta vara tydligt, att ett för fotgängare avsett övergångsställe föreligger; det må exempelvis erinras om plats mellan refuge och gångbana. Det synes mig uppenbart, att även vid dessa övergångsställen körtrafiken skall framgå under hänsynstagande till fotgängares berättigade anspråk att kunna utan onödigt uppehåll och utan

fara taga sig fram. Föreligger grundad anledning till tvekan, huruvida ett övergångsställe är särskilt avsett för fotgängare, läser enligt vedertagna tolkningsgrunder straff icke kunna ifrågakomma för förare, som vid detsamma framfört sitt fordon annorledes än i stadgandet angives; redan tillvaron av strafföreskrifter torde emellertid komma att mana till varsamhet i fråga om fordons framförande vid övergångsställe, som kan antagas vara avsett för fotgängare.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen har mot utkastets avfattning av andra punkten i första stycket av 8 § 1 mom. erinrat, att enligt densamma fordon skulle framföras med i punkten föreskriven hastighet även när några fotgängare ej uppehölle sig vid ifrågakommande övergångsställe. Ehuru en sträng bokstavstolkning av punkten skulle kunna leda till en dylik slutsats, har jag dock — med hänsyn till svårigheterna att utan en vidlyftig beskrivning angiva stadgandets syfte — funnit mig icke böra företaga någon ändring i punktens avfattning. Då det ligger i öppen dag, att avsikten med stadgandet endast är att underlätta för fotgängare, vid de tillfällen sådana befinna sig vid övergångsställe, att passera över körbanan, synes det mig nämligen knappast behöva befaras, att allmänheten och än mindre åklagarmyndighet eller domstol skall annorlunda tolka stadgandet. Överhuvud taget torde det visa sig ogörligt att för våra dagars väg- och gatutrafik meddela föreskrifter, som helt utesluta det subjektiva omdömet om deras tolkning. Vad särskilt åklagarmyndigheten beträffar måste den vid föreskrifternas övervakande hava förmåga och frihet att handla med hänsyn till dessas allmänna syfte, ej blott till deras bokstav.

I fråga om uttrycket *o b e v a k a t* övergångsställe må framhållas, att därmed avses — förutom plats, där särskild trafikpolis ej tjänstgör — jämväl plats, där automatiska ljussignaler ej finnas.

Till följd av hemställan av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen vill jag förorda att det i fråga om övergångsställe föreslagna stadgandet göres tillämpligt jämväl å den, som åker velociped, och att därför 8 § 2 mom. i vägtrafikstadgan undergår härav betingad ändring.

Med anledning av vad polismästaren i Stockholm anført gentemot den i utkastet intagna bestämmelsen angående körhastigheten vid passerande av å hållplats stående omnibus har jag funnit mig icke böra tillstyrka införandet av denna bestämmelse.

Det i utkastet intagna stadgandet om rätt för myndighet, som i 14 § vägtrafikstadgan avses, att utfärda särskilda föreskrifter i fråga om rätt att företaga omkörning avsåg allenast att utgöra ett förtydligande av innehållet i 14 §. Då emellertid även utan det föreslagna stadgandet vederbörande myndighets rätt att i angivna syfte utfärda föreskrifter torde omfattas av ordalagen i sagda paragraf, har jag icke ansett nödigt vidhålla detta ändringsförslag.

Jag tillåter mig slutligen anmärka, att i yttrandena framförts vissa uppslag, som jag här ej berört och till vilka ställningstagande syns mig böra an-

stå i avbidan på den förestående revisionen av vägtrafikstadgan och motorfordonsförordningen.

Med förmälan att riksdagens yttrande synes böra inhämtas över de av departementschefen sålunda föreslagna ändringarna i vägtrafikstadgan, hemställer denne härefter, att Kungl. Maj:t måtte besluta inhämta riksdagens yttrande över ett i enlighet med hans anförande upprättat förslag till förordning om ändring i vissa delar av vägtrafikstadgan den 20 juni 1930 (nr 285), med förklarande tillika, att Kungl. Maj:t, efter mottagande av riksdagens svar, ville meddela det beslut, som därav föranleddes.

Till denna av statsrådets övriga ledamöter biträdda hemställen behagar Hans Kungl. Höghet Kronprinsen-Regenten lämna bifall samt förordnar, att proposition av den lydelse bilaga till detta protokoll utvisar skall avlåtas till riksdagen.

Ur protokollet:

A. C. F. v. Krusenstierna.