

Nr 35.

Ankom till riksdagens kansli den 25 maj 1935 kl. 11 f. m.

Utlåtande i anledning av dels Kungl. Maj:ts proposition nr 171 med förslag till förordning om ändring i vissa delar av vägtrafikstadgan den 20 juni 1930 (nr 285), dels ock i ämnet väckta motioner.

Genom en den 11 mars 1935 till riksdagen avlämnad proposition, nr 171, vilken hänvisats till lagutskott och behandlats av andra lagutskottet, har Kungl. Maj:t, under åberopande av propositionen bilagt, i statsrådet fört protokoll, anhållit om riksdagens yttrande över följande förslag till

Förordning

om ändring i vissa delar av vägtrafikstadgan den 20 juni 1930 (nr 285).

Härigenom 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 skymd, 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 obehäkat, 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 obehäkat, 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 skymd, städse 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 äga 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.

I samband med berörda proposition har utskottet till behandling förehåft följande inom riksdagen väckta motioner, nämligen motionerna inom första kammaren nr 293 av herr *Bergström* och nr 298 av herr *Nylander m. fl.* samt inom andra kammaren nr 521 av herr *Paulsen m. fl.*

Beträffande de skäl, som ligga till grund för det genom propositionen framlagda författningsförslaget, får utskottet, i den mån redogörelse därför icke lämnas här nedan, hänvisa till propositionen.

Vad motionärerna hemställt återgives i det följande vid behandlingen av de särskilda stadgandena i Kungl. Maj:ts författningsförslag. I fråga om de skäl, motionärerna anfört till stöd för sina yrkanden, tillåter sig utskottet att, i den mån redogörelse för desamma ej lämnas i detta utlåtande, hänvisa till motionerna.

Utskottet övergår nu till en granskning av de särskilda stadgandena i författningsförslaget.

8 §.

8 § i gällande vägtrafikstadga är av följande lydelse:

1 mom. Det åligger vägförare, som framför motorfordon eller fordon för dragare,
att vid färd i kurva eller i vägkorsningar eller i branta backar eller där

skymmande föremål finnas invid vägbanan i god tid nedbringa hastigheten så som vid varje tillfälle behörig hänsyn till trafiksäkerheten kräver;

att vid vändning om gatuhörn eller där körbanan är så hal, att fordonet lätteligen slirar, eller vid passerande av å hållplats stående spårvagn icke använda större hastighet än att fordonet kan stannas så gott som ögonblickligen och under alla omständigheter på en sträcka av högst två meter;

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 eljest, där behörig hänsyn till trafiksäkerheten så kräver, må velociped icke framföras med högre hastighet än att velocipeden kan bringas att stanna så gott som ögonblickligen och under alla omständigheter på en sträcka av högst två meter.

De i 8 § i dess nuvarande lydelse meddelade bestämmelserna ha avfattats i huvudsaklig överensstämmelse med förslag av 1927 års motorfordonssakkunniga. (S. O. U. 1929:16.) I vissa hänseenden motsvarande bestämmelser funnos tidigare i 18 § 2 mom. i 1923 års motorfordonsförordning.

I propositionen föreslås, förutom vissa formella jämkningar, i huvudsak följande ändringar: I *1 mom. första punkten* har ordet »vägkorsningar» ersatts med orden »gatu- eller annan vägkorsning». I samma punkt har uttrycket »eller där skymmande föremål finnas invid vägbanan» utbytt mot uttrycket »eller eljest, där utsikten är skynd». Slutligen har i denna punkt orden »till trafiksäkerheten» utökats till texten »till andra vägfarande och till trafiksäkerheten». Departementschefen har ansett dessa jämkningar påkallade för att tydligare ange förarens åligganden å trafikfarliga platser. I *1 mom. andra punkten* ha i den där gjorda uppräkningsupptagits »eller i samband med passerandet av obeckat, särskilt för gående avsett övergångsställe», varjämte den nu gällande texten »än att fordonet kan stannas så gott som ögonblickligen och under alla omständigheter på en sträcka av högst två meter» ersatts av texten »än att fordonet omedelbart kan stannas». I *2 momentet* har uttrycket »eller eljest» utvecklats till texten »eller i samband med passerande av obeckat, särskilt för gående avsett övergångsställe liksom eljest», varjämte orden »än att velocipeden kan bringas att stanna så gott som ögonblickligen och under alla omständigheter på en sträcka av högst två meter» ersatts med texten »än att velocipeden kan omedelbart bringas att stanna».

Överträdelse av den nu gällande 8 § straffas enligt 16 § 2 mom. med dagsböter. Äro omständigheterna försvårade och har förseelsen skett vid framförande av motorfordon, kan fängelse i högst ett år ådömas. I denna straffbestämmelse föreslås ingen ändring i propositionen.

Utskottet vill i detta sammanhang erinra om stadgandet i 14 § vägtrafikstadgan, enligt vilket länsstyrelse äger meddela föreskrifter om inskränknin-

gar, försiktighetsmått eller andra särskilda åtgärder, som kunna erfordras beträffande vägar, som icke ligga inom stads planlagda område. Beträffande gator och andra allmänna platser inom stads planlagda område meddelas föreskrifter i förevarande avseende för Stockholm av överståthållarämbetet, för annan stad, där poliskammare finnes, av denna samt för övriga städer av magistrat eller, där sådan ej finnes, av stadsstyrelse. Överträdelse av de föreskrifter, som meddelats med stöd av 14 §, straffas enligt den ovannämnda straffbestämmelsen i 16 § 2 mom. vägtrafikstadgan.

Beträffande bestämmelsen om passerande av å hållplats stående spårvagn får utskottet erinra om stadgandet i § 6 punkt 13 i *särskilda ordningsföreskrifter för Stockholm* utöver vad ordningsstadgan för rikets städer innehåller, enligt vilket fordon skall framföras med särskild varsamhet vid passerande av spårvagn vid hållplats. Är hållplatsen icke försedd med refug eller annan anordning till skydd för passagerarna, får fordon icke köras fram, när spårvagn håller vid platsen för passagerares av- eller påstigning och fordonet vid framkörning skulle komma närmare spåret än 2.5 meter.

En i rörelse varande automobil, som av föraren snabbast möjligt skall stannas med bromsarna, hinner naturligtvis alltid tillryggalägga en viss vägsträcka, innan den kan bringas till fullständigt stillastående. Längden av denna väg är beroende på flera omständigheter. Till att börja med åtgår en viss tid från det föraren erhållit impulsen att bromsa och till dess hans fot tryckt ned bromspedalen (förarens reaktionstid). Härunder rullar bilen framåt utan att bromsas, och den vägsträcka, som vagnen därvid tillryggalägger (reaktionsväg), växlar efter bilens hastighet och reaktionstidens längd. Den egentliga bromsvägens längd är beroende av, bland annat, bilens hastighet vid bromsningens början, trycket på de bromsade hjulen i förhållande till vagnens totala vikt, bromsarnas effektivitet, slirigheten mellan hjulen och vägbeläggningen, vägens lutningsförhållanden samt luftmotståndet. Kungl. automobilklubbens tekniska kommitté har år 1931 utarbetat en grafisk framställning av bromssträckornas variationer vid olika väglag och hastigheter vid färd med en med fyrhjulsbromsar försedd personautomobil. Enligt denna grafiska tablå utgör bromssträckan, reaktionsvägen ej inräknad, vid en fart av 30 km./tim. cirka 7 meter å barmark, normalt väglag, och cirka 35 meter i snö- och isväglag, utan kedjor, vid en fart av 20 km./tim. cirka 3 meter å barmark, normalt väglag, och cirka 15 meter i snö- och isväglag, utan kedjor, samt vid en fart av 10 km./tim. cirka 1 meter å barmark, normalt väglag, och cirka 4 meter i snö- och isväglag, utan kedjor.

De föreslagna sakliga ändringarna i förevarande paragraf funnos upptagna i det i propositionen omförmälda, inom kommunikationsdepartementet utarbetade författningsutkastet, dock att i 2 mom. ej föreslagits någon bestämmelse om passerande av övergångsställe för gående.

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

Beträffande den föreslagna regleringen av körtrafiken över övergångsställen för gående framställdes vissa erinringar av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen samt av överståthållarämbetet, som överlämnade ett av polismästaren i Stockholm avgivet yttrande, till vilket överståthållarämbetet anslutit sig.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen anförde, bland annat:

Mot utkastets reglering av körtrafiken över s. k. övergångsställen för gående 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.

Polismästaren i Stockholm yttrade, bland annat:

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 önskvärheten av att övergångsställena utmärktes tydligare än vad nu ansågs vara fallet samt att straffpåföljd icke förbundes med bestämmelsens överträdande.

Varken vägtrafikstadgan eller annan författning föreskriver, att eller huru övergångsställena skola anordnas. Ett alltför tätt utläggande av dessa inom en livlig 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 an knyter 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.

Föredragande departementschefen, statsrådet Leo, anför, bland annat:

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. 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 ha va 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.

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 obevakat övergångsställe må framhållas, att därmed avses — förutom plats, där särskild trafikpolis ej tjänstgör — jämväl plats, där automatiska ljussignaler ej finnas.

I förevarande paragraf har föreslagits, bland annat, att det skall åligger vägförande, som framför motorfordon eller fordon för dragare, eller som åker velociped, att i samband med passerande av obevakat särskilt för gående avsett övergångsställe icke använda större hastighet än att fordonet omedelbart kan stannas. Enligt utskottets förmenande kan det befaras, att den föreslagna avfattningen av dessa bestämmelser är ägnad att leda till alltför stor stränghet i den praktiska tillämpningen. Detta är i synnerhet betänkligt med hänsyn till att förseelse mot 8 § är belagd med straff. Enligt utskottets uppfatt-

Utskottet.

ning böra ifrågavarande stadganden givas det innehåll, att sådan vägfarande, varom nu är fråga, skall, då hans fordon närmar sig obehållat, särskilt för gående avsett övergångsställe, nedbringa hastigheten så, att fordonet kan vid behov stannas framför övergångsstället. Utskottet vill i detta sammanhang understryka departementschefens uttalande, att det är av stor vikt, att de lokala myndigheterna sörja för att övergångsställen tydligt utmärkas och även anordnas i tillräckligt antal. Utskottet vill vidare förordna, att i 2 mom. orden »till trafiksäkerheten», i överensstämmelse med vad som föreslagits i 1 mom., utökas till texten »till andra vägfarande och till trafiksäkerheten». I övrigt har utskottet icke haft något att erinra mot de föreslagna ändringarna i förevarande paragraf.

9 §.

Den föreslagna lydelsen av denna paragraf överensstämmer med 9 § i gällande vägtrafikstadga med den ändring, att 3 mom. utgått, varigenom nuvarande 4 mom. upptagits som 3 mom. i propositionens förslag. Det nu gällande 3 mom., som handlar om signalering vid omkörning, har med något förändrad lydelse upptagits som 10 § 3 mom. första stycket i propositionens förslag. Överflyttningen har motiverats med lämpligheten att i 10 § sammanföra de bestämmelser, som behandla signalering.

Utskottet. Emot vad sålunda föreslagits har utskottet intet att erinra.

10 §.

Gällande bestämmelser om ljudsignalering i vägtrafikstadgan återfinnas i 9 § 3 mom. och 10 § 2 mom. första och andra styckena.

I 9 § 3 mom. stadgas.

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

10 § 2 mom. första och andra styckena ha följande lydelse:

När så erfordras, skall förare av fordon i god tid medelst ljudsignal eller tillrop väcka andra vägfarandes uppmärksamhet.

Förare av motorfordon skall, då omständigheterna så påfordra, i god tid giva varningssignal. Enahanda skyldighet åligger den, som åker velociped.

I skrivelse den 12 mars 1934 till Konungen hemställde överståthållarämbetet, att de lokala myndigheterna måtte erhålla rätt att meddela de särskilda föreskrifter rörande ljudsignalers avgivande vid trafik med motorfordon, var till myndigheterna — för genomförande av systemet med s. k. tyst trafik — kunde finna anledning.

Över överståthållarämbetets skrivelse hördes länsstyrelserna och ett flertal enskilda sammanslutningar.

En redogörelse för innehållet i överståthållarämbetets skrivelse samt de överdenna avgivna yttrandena återfinnes å sid. 8—10 i propositionen.

Handlingarna i ärendet överlämnades därefter till 1934 års vägtrafiksakkunniga, vilka med skrivelse den 29 november 1934 inkommo med förslag i ämnet. De sakkunniga inskränkte sig, såvitt nu är i fråga, till att föreslå införande i vägtrafikstadgan av en med 10 a § betecknad bestämmelse av innehåll, att fordon skulle inom stads tätbebyggda område framföras på sådant sätt, att avgivandet av ljudsignaler kunde i möjligaste mån undvikas. Detta stadgande skulle icke vara förbundet med någon straffbestämmelse.

Departementschefen ansåg det emellertid kunna ifrågasättas, huruvida de vägtrafiksakkunnigas förslag vore tillfyllest för därmed avsett ändamål, och lät inom kommunikationsdepartementet upprätta det förut i detta utlåtande omförmälda utkastet till ändring i vissa delar av vägtrafikstadgan.

I detta utkast sammanfördes i 10 § de bestämmelser, som avsågo ljudsignaleringen. Denna paragrafs 1 mom. bibehölls oförändrat. Såsom 2 mom. upptogs tredje och fjärde styckena i nuvarande 2 mom. 3 mom. upptogs såsom första stycke nuvarande 3 mom. 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 vägfarandes uppmärksamhet; detta stadgande ersatte föreskrifterna i första och andra styckena av nuvarande 2 mom. i 10 §. I anslutning till berörda stadgande upptogs i 4 mom. 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. Såsom 5 och 6 mom. i 10 § av utkastet upptogs paragrafens nuvarande 3 och 4 mom. oförändrade.

En redogörelse för vad de över utkastet avgivna yttrandena innehålla beträffande ifrågavarande stadgande återfinnes på sid. 14—16 i propositionen.

De i 10 § i utkastet sålunda upptagna bestämmelserna återfinnas med vissa formella jämkningar i 10 § i propositionens författningsförslag.

Departementschefen anför, bland annat:

Såsom i åtskilliga yttranden framhållits, torde ett flitigt användande av ljudsignaler ingalunda innebära någon garanti för ökad trafiksäkerhet; fastmera 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. Otivelaktigt 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 sig-

naler 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 tätbebyggt samhälle.

Utskottet vill i detta sammanhang erinra, att i en vid innevarande riksdag väckt motion, I: 21, av herr Lindhagen om återställande av vägfreden i landet ifrågasatts bestämmelser om tyst trafik.

Första lagutskottet, som behandlat denna motion, har i sitt över motionen avgivna utlåtande, nr 36, beträffande frågan om tyst trafik allenast framhållit, att riksdagen finge anledning taga ståndpunkt till detta spörsmål vid behandlingen av nu ifrågavarande proposition.

I en vid denna riksdag avgiven motion, II: 36, har herr Ossbahr anhållit, att riksdagen måtte i skrivelse till Kungl. Maj:t hemställa om utredning angående de åtgärder, som borde och kunde vidtagas till undanröjande i möjligaste mån av i motionen påtalade missförhållanden och olägenheter till följd av det alltmer tilltagande larmet och bullret i städerna och på landsbygden.

Motionen har för behandling hänvisats till andra kammarens andra tillfälliga utskott.

Utskottet övergår nu till en närmare granskning av de i 3 och 4 mom. i förevarande paragraf föreslagna bestämmelserna. Övriga ifrågasatta ändringar i paragrafen äro av formell natur, och utskottet har intet att erinra mot desamma.

3 mom. första stycket.

Detta stycke överensstämmer med nu gällande 9 § 3 mom, som återgives ovan å sid. 8, med den avvikelsen, att uttrycket i 9 § 3 mom. »bör medelst ljudsignal eller tillrop» utbyts mot texten »bör där så erfordras medelst ljudsignal eller tillrop».

Den föreslagna bestämmelsen är i likhet med nu gällande 9 § 3 mom. ej förändrad med någon särskild straffbestämmelse.

Departementschefen har till stöd för förslaget, att signal bör avgivas vid omkörning, allenast då så erfordras, anfört, att den framförvarandes uppmärksamhet ofta kan vara väckt eller påkallas annorledes än medelst ljudsignal. Departementschefen har såsom exempel härfpå nämnt, att vid mörker en fram-

förvarande ofta i tid kan varskos om den förestående omkörningen genom skenet från det omkörande fordonets lyktor.

I *motionen I: 293* har hemställts, att riksdagen i sitt yttrande över Kungl. Maj:ts författningsförslag ville uttala, att nu ifrågavarande stycke måtte avfattas i full överensstämmelse med nu gällande 9 § 3 mom.

I motionen anföres, bland annat:

Erfarenheten torde hava visat, att vid omkörning ett påkallande av den framförkörandes uppmärksamhet alltid är behöfligt. Den framförvarande kan icke, även om han kan iakttaga det bakom kommande fordonet, veta i vilket ögonblick den efterfarande ämnar köra om. Därest en fordonsförare av någon anledning skall avvika från sin kurs, kan detta ske i det ögonblick den bakom körande företager omkörningen, och även om den förstnämnde är skyldig att medelst tecken angiva sin avsikt att vika ur kursen, är det mycket troligt, att den bakomvarande icke hinner stanna i så god tid, att sammanstötning kan undvikas. Säkerligen skulle ock i förekommande fall tvistigheter beträffande erforderligheten av signal från den omkörandes sida uppstå. Antagligt är ock, att motorfordonsföraren, som måste få den uppfattningen att ljudsignaler alltid äro av ondo, skall komma att hushålla med dem, även då omkörning skall företagas. En ändring av Kungl. Maj:ts förslag därhän, att bestämmelsen om signalering vid omkörning finge kvarstå i den lydelse, stadgandet har i 9 § 3 mom. av nu gällande vägtrafikstadga, torde icke i avsevärd mån motverka strävandet efter den »tysta trafiken», men väl förekomma olyckor och olyckstillbud.

Såsom i motionen framhållits synes den föreslagna ändringen i förevarande stadgande kunna leda till minskad trafiksäkerhet. Utskottet får därför, med tillstyrkande av motionen, förorda, att ifrågavarande stycke avfattas i överensstämmelse med nu gällande 9 § 3 mom.

Utskottet.

3 mom. andra stycket.

Detta stadgande motsvarar första och andra styckena av nuvarande 2 mom. i 10 §, vilka båda stycken återgivas ovan å sid. 8.

Dessa bestämmelser föreslås nu i 10 § 3 mom. andra stycket ändrade därhän, att förare av fordon samt velocipedåkare skola avgiva ljudsignal eller, där signalapparat saknas, medelst tillrop väcka andra vägfarandes uppmärksamhet allenast då så i särskilt fall är erforderligt till förebyggande av fara för person eller egendom.

Överträdelse av nuvarande 10 § 2 mom. straffas enligt 16 § 2 mom. med dagsböter eller, under vissa förutsättningar, med fängelse i högst ett år. Samma straffbestämmelse föreslås skola gälla för förseelse mot det föreslagna stadgandet i 10 § 3 mom. andra stycket.

Utskottet har intet att erinra mot förevarande stadgande.

Utskottet.

4 mom.

I detta moment har i enlighet med utskottets förslag upptagits ett stadgande av innehåll, att avgivande av ljudsignal ej är tillåtet inom stads och köpings

tättbebyggda område ävensom inom annat tättbebyggt samhälle i andra fall än i 10 § 3 mom. i propositionens förslag förmåles. Förevarande stadgande skall dock icke gälla fordon, som framföres för i 18 § 4 mom. motorfordonsförordningen avsett ändamål, d. v. s. ambulansbilar samt bilar, som användas vid eldfara för brandväsendets räkning eller av brandkåren för beredande av hjälp vid olycksfall eller av polisman i tjänsteutövning.

Förseelse mot det nya 4 mom. skall enligt ett i propositionen föreslaget tillägg till 16 § 1 mom. straffas med böter 2—20 kronor.

Utskottet. Utskottet har funnit det föreslagna stadgandet på ett tillfredsställande sätt fylla de krav på tystare trafik, som utvecklingen framkallat, och utskottet har ingen erinran mot detsamma.

16 §.

Till 1 mom. i förevarande paragraf i dess gällande lydelse har fogats ett andra stycke av innehåll, att förseelse mot 10 § 4 mom. skall straffas med böter 2—20 kronor. Övriga ändringar i 16 § äro av formell natur, föranledda av de förut i detta utlåtande omförmälda omplaceringarna av vissa bestämmelser i 9 och 10 §§.

I departementsutkastet hade föreslagits, att förseelse mot 10 § 4 mom. skulle bestraffas enligt nu gällande 16 § 1 mom. och följaktligen med böter 2—300 kronor.

Polismästaren i Stockholm anförde i sitt yttrande över utkastet, bland annat:

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. Vår motorfordons- och för övrigt hela vår trafiklagstiftning över huvud taget företer en mångfald av föreskrifter, för vilkas överträdande straff är stadgat. De stora risker, som i anledning därav föreligga för varje vägfarande men huvudsakligen för motorfordonsförare att överträda straffbelagda lagbud, har väckt en inom vida kretsar utbredd opinion mot dessa. 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 ifrågakörande brottsbegrepp, en tveksamhet, som är så mycket större, som åtminstone i en stor stad ett effektivt övervakande av det föreslagna förbudet icke kan genomföras. Emot förslaget talar emellertid också den omständigheten, att straffbestämmelsen 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. Ehuruväl 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.

Departementschefen anför:

Med syftet att genom inskränkning av ljudsignalerandet förmå motorfordonsföraren till ökad varsamhet skulle det ej låta sig väl förena att lämna avgivandet av ljudsignal, där sådan är förbjuden, utan varje straffpåföljd. Det är visserligen icke uteslutet, 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 läser 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, läser icke böra hindra att föreskriften — om den eljest är befogad — utfärdas.

I *motionerna I: 298 och II: 521*, vilka äro likalydande, har hemställts om sådan ändring i Kungl. Maj:ts författningsförslag, att straff icke måtte stadgas för förseelse mot 10 § 4 mom. I motionerna anföres till stöd för denna hemställan, bland annat:

Förarna, som under en följd av år uppfostrats till att giva ljudsignal, skola plötsligt ändra sin inställning till denna skyldighet, som förut föreskrivits och inpräntats icke minst av domarna. Föreskrifterna i det föreliggande förslaget synas också vara sådana, att en förare icke därav kan utläsa hur han skall förfara beträffande avgivande av ljudsignal. Han blir straffad med dagsböter, om han försummar att giva signal, »då så i särskilt fall är erforderligt till förebyggande av fara», och han straffas med böter från 2 t. o. m. 20 kronor om han avgiver ljudsignal i annat fall, än då så är erforderligt till förebyggande av fara. Det torde bliva omöjligt för en förare, som handlar instinktivt vid en hastigt iråkad situation, att då avgöra, om avgivande av signal verkligen kan anses vara erforderligt, och ännu mindre torde det bliva möjligt för åtalsmyndigheten, som först efter det situationen är överstånden kan bedöma de vidtagna åtgärderna, att avgöra, om en avgiven signal varit erforderlig eller icke. Vidare är att märka, att en i hastigheten avgiven, låt vara onödig signal, icke kan föranleda, att trafiksäkerheten försämras. Därtill kommer, att föreskrifterna om körkortsindragning ofta tillämpas på så sätt, att små, i och för sig bagatellartade förseelser summeras ihop i förarens straffregister och därigenom kunna föranleda indragning av körkortet. Vad detta betyder för en förare, som för sitt uppehälle är beroende av sitt körkort,

är uppenbart. Den nu föreslagna föreskriften ökar i väsentlig grad risken för körkortsindragning.

Utskottet vill i detta sammanhang erinra, att i vägtrafikstadgan finnas flera bestämmelser, för vilkas överträdande särskilt straff ej finnes utsatt. Sådana bestämmelser äro 3 § 2 mom., 9 § 3 mom. samt 10 § 1 mom. Förseelser mot dessa stadganden torde emellertid i ett flertal fall kunna bestraffas enligt 16 § 2 mom. såsom överträdelse av det generella stadgandet i 2 §, att varje vägfärande skall iakttaga all den omsorg och varsamhet, som betingas av omständigheterna.

Utskottet. Enligt utskottets förmenande synes frågan om införande av straff för förseelse mot 10 § 4 mom. böra anstå, tills nödig erfarenhet vunnits av den praktiska tillämpningen av detta stadgande. Utskottet vill därför i likhet med motionärerna förorda, att 16 § 1 mom. andra stycket måtte utgå.

På grund av vad sålunda anförts får utskottet hemställa,

A) att riksdagen måtte i skrivelse till Kungl. Maj:t anmäla, att vid granskning av det vid förevarande proposition fogade förslaget till förordning om ändring i vissa delar av vägtrafikstadgan den 20 juni 1930 (nr 285) riksdagen ej funnit skäl att mot detsamma göra andra erinringar än utskottet i detta utlåtande upptagit, samt

B) att de i ämnet väckta motionerna, I: 293, I: 298 och II: 521, måtte anses besvarade genom vad utskottet ovan under A) hemställt.

Stockholm den 23 maj 1935.

På andra lagutskottets vägnar:

K. G. WESTMAN.

Vid ärendets behandling hava närvarit:

från första kammaren: herrar *K. G. Westman, P. Sandström, Norman, Karl Bodin, Knut Petersson, Olof Carlsson, Forslund* och *Carlström*;

från andra kammaren: herrar *Magnusson* i Kalmar, *Hage, Olovson* i Västerås, *Pettersson* i Hällbacken, *Gardell* i Gahns, *Sandström* i Sollefteå, *Johanson* i Huskvarna och *Olsson* i Staxäng.

Särskilt yttrande

vid 16 §

av herr *Gardell* i Gahns, vilken anför:

»Den föreslagna lydelsen av 10 § 4 mom. angående tyst trafik inom stads och köpings tätbebyggda område ävensom inom annat tätbebyggt samhälle kan befaras leda till många nya ofrivilliga överträdelser av de bestämmelser, som en motorfordonsförare har att iakttaga. Det blir i de särskilda fallen synnerligen svårt att avgöra, om skyldighet föreligger att signalera eller om signalering är förbjuden. För förseelse mot 4 mom., d. v. s. vid ljudsignalering i andra fall än i 10 § 3 mom. sägs, stadgas i 16 § 1 mom. andra stycket straff i form av böter från 2 till 20 kronor. Enligt 10 § 3 mom. skall förare, då så i särskilt fall är erforderligt till förebyggande av fara för person eller egendom, avgiva ljudsignal. Iakttages icke detta, blir straffet dagsböter eller, under vissa förutsättningar, fängelse i högst ett år.

En motorfordonsförare skall alltså under körning inom tätbebyggt samhälle varje ögonblick vara beredd att avgöra, huruvida sådana omständigheter, som i 10 § 3 mom. angivas, äro för handen, varvid signal skall avgivas vid risk av dagsböter eller fängelse, eller om förhållandena äro sådana, att han skall undvika att signalera, med risk att annars dömas till böter från 2 till 20 kronor, ett avgörande som helt naturligt måste bli en omdömessak. Å andra sidan måste det också för ordningsmaktens representanter bli en omdömessak att avgöra, om överträdelse av förordningen ägt rum eller icke. Domstolarna å sin sida torde icke ha annan möjlighet än att som regel godtaga ordningsmaktens omdöme. Det föreslagna 4 mom. i 10 § kommer med andra ord att öka motorfordonsförarnas risk att bli ådömda straff för uppsåtliga förseelser, som de icke kunnat undvika. Därigenom ökas emellertid icke trafiksäkerheten på gator och vägar.

Avsikten att så långt möjligt införa tyst trafik i tätbebyggda samhällen synes kunna vinnas genom borttagande av nuvarande faktiska skyldighet att avgiva signal vid gatukorsningar och dylikt utan införande av nya straffbestämmelser. Riksdagen bör därför uttala sig för sådan ändring i Kungl. Maj:ts förevarande förslag, att förseelse mot förslagets 10 § 4 mom. icke straffbelägges.»

Reservation

vid 10 § 3 mom. första stycket

av herrar *Norman*, *Olof Carlsson* och *Pettersson* i Hällbacken, vilka hemställt, att Kungl. Maj:ts förslag i denna del skulle av utskottet lämnas utan erinran.
