

Nr 8.*Utlåtande i anledning av väckta motioner om utredning angående åtgärder till trafiksäkerhetens främjande m. m.*

Andra lagutskottet har till behandling förehaft sex inom riksdagen väckta, till lagutskott hänvisade motioner, nämligen

inom *första* kammaren

nr 179 av herr *Björck m. fl.*,

nr 306 av herr *Lindblom*, och

nr 309 av herr *Lundqvist m. fl.*, samt

inom *andra* kammaren

nr 229 av herr *Edström m. fl.*,

nr 378 av herrar *Åqvist* och *Stenberg*, och

nr 382 av herr *Spångberg m. fl.*

I motionen I: 179 hemställas, »att riksdagen måtte besluta att i skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla,

1. att bestämmelserna i § 49 vägtrafikförordningen måtte ändras så, att uppställande av fordon på väg efter mörkrets inbrott förbjödes, och

2. att Kungl. Maj:t i samråd med statens trafiksäkerhetsråd och Nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande måtte föranställa om en snabbutredning om vad som i övrigt bör åtgöras för att nedbringa trafikolyckorna, särskilt vad gäller motortrafiken, i vårt land».

I motionerna I: 306 och II: 378, vilka äro likalydande, hemställas, att riksdagen ville i skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla om förslag till åtgärder mot bullersam trafik av motorcyklar.

I motionerna I: 309 och II: 229, vilka äro likalydande, hemställas, »att riksdagen måtte besluta att i skrivelse till Kungl. Maj:t hemställa att Kungl. Maj:t måtte tillsätta en utredning med uppgift att framlägga förslag som kan leda till ökad trafiksäkerhet».

I motionen II: 382 hemställas, »att riksdagen måtte besluta att i skrivelse anhålla, att Kungl. Maj:t i samråd med statens trafiksäkerhetsråd och Nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande måtte föranställa om en snabbutredning om vad som bör åtgöras för att nedbringa trafikolyckorna, särskilt vad gäller motortrafiken, i vårt land».

Beträffande de skäl motionärerna anfört till stöd för sina yrkanden får utskottet hänvisa till motionerna.

Vägtrafikförfattningar och utredningar rörande trafiksäkerheten.

De nuvarande huvudbestämmelserna på vägtrafikens område finnas i *vägtrafikförordningen den 28 september 1951*, vilken trädde i kraft den 1 januari 1952.

Till vägtrafikförordningen anknyta tillämpningsföreskrifter i bl. a. *kungörelsen den 7 december 1951 angående vägmärken m. m.*

Straffbestämmelser på förevarande område finnas, förutom i vägtrafikförordningen, i *lagen den 28 september 1951 om straff för vissa trafikbrott*. Denna lag upptager bestämmelser om ansvar för bl. a. vårdslöshet i trafik, förande av motorfordon i alkoholpåverkat tillstånd och »smitning» vid sammanstötning eller annan trafikolycka.

Stadganden angående *varningsmärken och säkerhetsanordningar m. m. vid korsningar i samma plan mellan järnväg och väg* äro meddelade i *kungörelse härom den 26 juni 1933*.

Till grund för vägtrafikförordningen låg ett av *1944 års trafikförfattningssakkunniga* år 1948 avgivet betänkande med förslag till vägtrafikförordning ävensom till vissa i samband därmed stående författningar (SOU 1948: 34).

År 1945 tillkallades av chefen för kommunikationsdepartementet särskilda sakkunniga att inom departementet biträda med utredning rörande möjligheterna att höja den allmänna trafiksäkerheten och åstadkomma en bättre trafikultur. Dessa sakkunniga (*1945 års trafiksäkerhetskommitté*) och 1944 års trafikförfattningssakkunniga höllo gemensamma sammanträden för behandling av vissa frågor, bl. a. kvalifikationskraven å motorfordonsförare. De båda organen samarbetade även i särskilda spörsmål genom gemensamt tillsatta expertdelegationer. Trafiksäkerhetskommittén avgav år 1948 betänkande med förslag till åtgärder för höjande av trafiksäkerheten (SOU 1948: 20). Av kommitténs förslag ha en del beaktats vid utformningen av vägtrafikförordningen och vid genomförandet av särskilda trafiksäkerhetsåtgärder, medan andra fullföljas bl. a. genom den verksamhet, som statens trafiksäkerhetsråd och Nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande bedriva.

Frågan om en revision av rattfyllerilagstiftningen utredes av *1949 års trafiknykterhetsutredning*. Utredningen beräknar att inom kort ha slutfört sitt uppdrag.

Statistiska uppgifter.

Från den officiella trafikolycksfallsstatistiken må följande uppgifter anföras.

Under tiden 1935—1938 ökades antalet motortrafikolyckor från 10 820 till 16 504 eller i genomsnitt med ungefär 15 procent från år till år. Denna

ökning efterträddes av en minskning, som visserligen var ringa år 1939 men desto starkare år 1940, då antalet bragtes ned till den nivå vid vilken det sedan i stort sett bibehölls under krigsåren (årligen 1940—1945: 6 528). Därpå följde stark ökning, nämligen år 1946 till 14 410 och 1947 till 17 847. Under år 1948 sjönk antalet till 15 468, men år 1949 ökades det ånyo, ehuru obetydligt; antalet uppgick då till 15 859. Desto starkare var ökningen under år 1950, då antalet uppgick till 20 427. För år 1951 finnas endast preliminära uppgifter. Enligt dessa uppgick antalet detta år till 21 778. Hittills tillgängliga uppgifter för de tre första kvartalen år 1952 utvisa en fortsatt ökning jämfört med motsvarande kvartal år 1951. Motortrafikolyckornas andel i det totala antalet trafikolyckor har sedan andra världskrigets slut ökat från att år 1946 ha utgjort 90,8 procent till 94,7 procent år 1950. Sistnämnda år utgjorde antalet andra vägtrafikolyckor än motortrafikolyckor 1 153. Antalet vägtrafikolyckor med dödlig utgång, som år 1939 utgjorde 538, sjönk under krigsåren till lägst 252 år 1944, men steg därefter till 435 år 1946 och 500 år 1947. Efter en mindre nedgång jämfört med år 1947 åren 1948 och 1949 — till 492, resp. 494 — steg antalet till 571 år 1950. Enligt de preliminära uppgifterna för år 1951 dödades detta år 625 personer vid vägtrafikolyckor.

Den starka nedgången från år 1939 återspeglar krigsårens inskränkningar i motortrafiken, vilka visade sina verkningar redan i slutet av nämnda år. Såsom en följd av lättnaderna under hösten 1945 i restriktionerna beträffande motortrafiken framträdde en kraftig ökning i denna trafik, vilken år 1947 på landsbygdens allmänna vägar nådde en ej obetydligt större omfattning än den hade år 1939. Körrestriktioner (⁸/₁₁ 1947—³⁰/₄ 1948) och bensinransonering (²⁰/₄ 1948—¹²/₁₁ 1949) åstadkommo någon nedgång år 1948, då trafikvolymen var endast föga större än år 1939. Under åren 1949—1951 inträdde ånyo en kraftig trafikökning, vilken åtföljdes av en starkt framträdande ökning av antalet olyckor.

Trafiksäkerhetsorgan.

Genom beslut den 20 maj 1949 har Kungl. Maj:t förordnat, att ett till väg- och vattenbyggnadsstyrelsen anknutet *statens trafiksäkerhetsråd* skall finnas inrättat fr. o. m. den 1 juli 1949 tills vidare. Trafiksäkerhetsrådet består av ett av Kungl. Maj:t bestämt antal ledamöter (f. n. nio). En av ledamöterna skall vara verkställande direktören i Nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande. Inom rådet finnes ett kansli, som förestås av en av Kungl. Maj:t förordnad kanslichef. Rådet åligger bl. a. att med uppmärksamhet följa trafiksäkerhetsutvecklingen i Sverige och andra länder, att taga initiativ till åtgärder för trafiksäkerhetens främjande, att bedriva trafiksäkerhetsforskning och att understödja och samordna den trafiksäkerhetsforskning, som inom landet bedrivs av andra institutioner.

Åt rådet ha anvisats anslag å för budgetåret 1949/50 75 000 kronor och för vartdera av de två följande budgetåren 125 000 kronor. För budgetåret 1952/53 höjdes anslaget enligt yrkande av rådet med 25 000 kronor, varav 20 000 kronor avsågo en ökning av anslagsposten för vetenskaplig forskning, som tidigare utgjort 50 000 kronor. Såsom motiv till den begärda anslagsökningen anförde rådet i skrivelse den 27 augusti 1951 bl. a. följande.

Trafiksäkerhetsrådet har numera slutfört bl. a. en undersökning i egen regi rörande motorförarens beteende vid ljus- och ljudsignalbevakade plankorsochningar mellan järnväg och väg. Vidare har förslag utarbetats till reformering av trafikolycksfallsstatistiken. Vid statens väginstitut bedrivs på rådets initiativ och med bidrag från förevarande anslag undersökningar angående dels motorfordons strålkastare, dels motorfordonens hastigheter under skilda förhållanden och dels vägbanans slirighet. Av medel från anslaget bekostas jämväl en av rådet vid Stockholms högskolas institut för praktisk psykologi igångsatt undersökning rörande trötthetsfaktorns betydelse vid uppkomsten av trafikolyckor samt rådets undersökning av i Skåne under tiden 2—10 december 1950 inträffade trafikolyckor. Flerparten av här angivna pågående undersökningar väntas bli slutförda under innevarande budgetår.

Rådet framhåller, att det erfarenhetsmässigt visat sig, att forskningsuppgifterna inom trafiksäkerhetens område äro svårbemästrade och att de kräva avsevärd tid för sin lösning. Det är därför av vikt, att dylika undersökningar komma i gång på en bredare front och att tillräckliga medel stå till förfogande för intresserade forskare. Rådet har vänt sig till de vetenskapliga institutioner i landet, som här kunna komma i fråga, och genom dem sökt intressera lämpliga personer att ägna sig åt studier av sådana spörsmål, vilkas lösande kan väntas öppna nya vägar för att höja trafiksäkerheten. Rådet har i detta sammanhang presenterat några exempel på forskningsämnen inom de närmast berörda områdena, nämligen medicinen, psykologien, statistiken samt väg- och fordonstekniken. En del institutioner har redan anmält sig vara intresserade av saken.

Beträffande forskningsverksamhetens ändamål understryker rådet bl. a. värdet av att man i upplysnings- och propagandarbetet inom trafiksäkerheten snart får tillgång till mera exakta besked om på vilka punkter detta arbete lämpligen bör inriktas. Innan sådana besked föreligga, finnes risk för att upplysnings- och propagandaverksamheten får ett innehåll av mera allmän än konkret natur.

På anförda skäl anser rådet att anslagsposten till vetenskaplig forskning bör höjas. Då trafiksäkerhetsforskningen i Sverige är av relativt nytt datum och då möjligheterna att på grundval av vetenskapliga undersökningsresultat ernå en ökad trafiksäkerhet kanske kunna sägas icke vara slutligen prövade i vårt land, bör emellertid ökningen för nästa budgetår enligt rådet ske med viss försiktighet.

För budgetåret 1953/54 har rådet med hänsyn till planerad utvidgning av verksamheten samt inträffade kostnadsstegringar hemställt om höjning av anslagsposten till vetenskaplig forskning med 19 000 kronor. Detta förslag har dock i statsverkspropositionen (bilaga 8, sjätte huvudtiteln, punkt 47) icke biträtts av föredragande departementschefen.

Nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande bedriver med bidrag av allmänna medel ett omfattande trafiksäkerhetsarbete. Föreningens verksamhet omfattar bl. a. upplysnings- och propagandakampanjer, samarbete med och stöd åt lokala trafiksäkerhetsorgan, stödåtgärder för trafikundervisning i skolorna samt en fortlöpande serviceverksamhet för allmänheten, organisationer och företag.

Statsanslaget åt föreningen, som för innevarande budgetår utgör 200 000 kronor, föreslås i årets statsverksproposition (bilaga 8, sjätte huvudtiteln, punkt 48) ökat till 300 000 kronor. Förslaget tillmötesgår en av föreningen framställd begäran, till stöd för vilken föreningen anfört:

»Mot bakgrunden av trafikens fortgående hastiga ansvällning och den skrämmande omfattning trafikolyckorna numera fått framstår det såsom i hög grad angeläget att trafiksäkerhetsarbetet kan ytterligare intensifieras med avseende på såväl den allmänna upplysnings- och propagandaverksamheten som sådana aktioner, som behöver insättas på speciella punkter, där olycksrisker i särskilt hög grad visat sig föreligga.

En stor uppgift för nationalföreningen är att ge ungdomen den rätta inställningen till och kunskapen om trafiksäkerhetsproblemen samt att utbilda lämpliga personer, såsom lärare och polismän, för sådan verksamhet.

I samband med ikraftträdandet av de nya trafikförfattningarna inriktade föreningen sin verksamhet på att ge allmänheten kännedom om dessa bestämmelser. Sålunda har utarbetats och försålts en 'folkupplaga' av vägtrafikförordningen, kallad 'Rätt och vett i trafiken'. Upplagan omfattar 770 000 ex. Därjämte har tryckts och distribuerats stora upplagor av såväl mindre som större vägmärkesplanscher för i första hand skolornas behov.

Under 1951 och 1952 genomfördes resp. påbörjades dels en upplysningskampanj om riskerna vid motorecykelkörning, dels prov och träning i vinterkörning med motorfordon och dels en upplysningsaktion kallad 'Respekt för järnvägs korsning'.

För år 1953 planeras bl. a. en större upplysningskampanj för bättre trafikultur och en intensifiering av det lokala trafiksäkerhetsarbetet. Trafikundervisningen i skolorna kommer att bedrivas i avsevärt mycket större omfattning än tidigare.»

Trafikövervakning.

Trafikövervakningen i landet fullgöres till övervägande delen av ordningsstatspolisen.

Då ordningsstatspolisen uppsattes år 1932 bestod den av sex kommissarier, 22 överkonstaplar och 172 konstaplar eller sammanlagt 200 man. Den nuvarande personalstyrkan är nio kommissarier, 27 överkonstaplar och 241 konstaplar eller sammanlagt 277 man. Ökningen uppgår alltså till 77 man. Av dessa tillkommo 67 man i samband med vissa ändringar beträffande bilbesiktningsorganisationen år 1937 samt fyra man i samband med en av fjolårets riksdag beslutad förstärkning. I sina anslagsäskanden för budgetåret 1952/53 anförde *statspolisintendenten* bl. a. följande.

Av ordningsstatspolisens personal kan med nuvarande arbetsbörda för trafikövervakning dagligen disponeras i genomsnitt omkring 100 man eller 50 tvåmanspatruller, tjänstgörande under vardera 8 timmar. Vid en lika fördelning över hela dygnet skulle sålunda ordningsstatspolisen för trafikövervakning kunna avdela sammanlagt 17 patruller inom rikets samtliga 24 län. En förbättrad trafikövervakning skulle säkert i betydande grad medverka till att nedbringa antalet trafikolyckor. Under de sista åren har ordningsstatspolisen i betydande omfattning tagits i anspråk för trafikundervisning, framför allt i skolorna. Detta arbete, som allmänt torde anses vara av väsentlig betydelse för främjande av trafiksäkerheten, har dock liksom trafikövervakningen i brist på personal långt ifrån kunnat bedrivas i önskvärd utsträckning. En förstärkning av ordningsstatspolisen genom personalökning framstår såsom ofrånkomlig. Ökningen synes vid full utbyggnad böra omfatta minst 1 kommissarie, 8 överkonstaplar och 54 konstaplar. Utbyggnaden torde, bl. a. med hänsyn till rekryteringsförhållandena, böra ske successivt under de närmaste 3 eller 4 åren. I första hand synes en utökning böra ske vid avdelningarna i Stockholm, Göteborg, Malmö, Falun och Gävle.

I avgivna yttranden förutsatte *statskontoret*, att anslagskraven kunde vinna beaktande endast i mycket begränsad omfattning, varemot *statens trafiksäkerhetsråd* tillstyrkte framställningen. Trafiksäkerhetsrådet anförde därvid bl. a. följande.

Enligt rådets mening är det av fundamental betydelse för upprätthållande och höjande av trafiksäkerheten att övervakningen av trafiken är väl förgrenad över hela landet och att den är effektiv. Rådet är övertygat om att statspolisen, försedd med erforderlig personal, är väl skickad att handhava denna övervakning. I dagens situation är övervakningen långt ifrån tillfredsställande. Nonchalanta och mindre nogräknade trafikanter skulle säkerligen, om de i trafiken kände sig mera iakttagna och löpte en faktisk risk för efterräkningar, tvingas att köra mera omdömesgillt. Detta skulle i sin tur leda till större trivsel och trygghet på vägarna än vad nu är fallet. En sådan ordning bör komma till stånd med det snaraste. Här för erfordras en kraftig och snabb utbyggnad av trafikövervakningsapparat. Man bör enligt rådet utan nämnvärt uppskov få till stånd en mera kontinuerlig polispatrullering åtminstone på de mest trafikerade vägarna. En utökning av ordningsstatspolisen är jämväl motiverad ur den synpunkten, att en intensifierad undervisning av skolungdomen i trafikfrågor är påkallad. Statspolisen har på detta område utfört ett synnerligen förtjänstfullt arbete och lagt grunden till en värdefull kontakt mellan ungdomen och polisen. Rådet anser det vara synnerligen angeläget, att statspolisintendentens framställning, såvitt här är i fråga, vinner bifall.

Föredragande departementschefen yttrade härom (1952 års statsverksproposition, bilaga 13, elfte huvudtiteln, punkt 180):

»Ordningsstatspolisens arbetsuppgifter ha under de senaste åren ökat i avsevärd omfattning. Den betydelsefullaste faktorn härvidlag har varit vägtrafikens starka utveckling, men även andra förhållanden, som berörts av statspolisintendenten i den nyss redovisade anslagsframställningen, ha verksamt bidragit. Antalet trafikolyckor har under de senaste

åren ökat i oroväckande grad. Statspolisens resurser äro alltför begränsade för att en effektiv trafikövervakning skall kunna ske. Om en nödvändig förbättring av trafikförhållandena på landsbygden skall kunna genomföras, måste ordningsstatspolisen förstärkas. I avbidan på prövningen av 1948 års polisutrednings förslag till ny polisorganisation synes emellertid en viss försiktighet böra iakttagas vid statspolisens utökning. Med hänsyn härtill kan jag för nästa budgetår icke förorda större förstärkning av ordningsstatspolisen än med 1 överkonstapel och 2 konstaplar i Stockholm samt 1 konstapel i Göteborg.»

Vid ärendets riksdagsbehandling yrkades i motion, I: 343, att riksdagen måtte i skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla, att Kungl. Maj:t ville snarast möjligt för riksdagen framlägga förslag till utbyggnad av polisorganisationen för tillgodoseende av trafiksäkerhetssyften.

Statsutskottet yttrade i sitt av riksdagen godkända utlåtande nr 11:

»Vägtrafikens starka utveckling under senare år har medfört att statspolisens resurser äro alltför begränsade för att en effektiv trafikövervakning och en intensifierad trafikundervisning skall kunna ske. Det råder därför icke några delade meningar om att det i motionen I: 343 uttalade önskemålet om en utökning av ordningsstatspolisen är starkt framträdande. Utskottet förutsätter emellertid, att Kungl. Maj:t ägnar fortlöpande uppmärksamhet åt att alla till buds stående möjligheter att förekomma och minska trafikolyckor tillvaratagas. I likhet med departementschefen anser utskottet vidare, att försiktighet bör iakttagas vid statspolisens utökning i avbidan på att 1948 års polisutrednings förslag till ny polisorganisation hinner prövas. Utskottet är därför icke berett att tillstyrka en skrivelse enligt det i motionen gjorda yrkandet.»

I årets *statsverksproposition* har chefen för inrikesdepartementet anmält, att beredning inom departementet av vissa reformer inom polisorganisationen pågår, varför anslagen, i avbidan på särskild proposition i ämnet, uppföras med preliminärt beräknade belopp.

Uppställande av fordon på väg.

I motionen I: 179 hemställes bl. a. om sådan ändring i 49 § vägtrafikförordningen, att uppställande av fordon på väg efter mörkrets inbrott förbjudes. Enligt 49 § 1 mom. vägtrafikförordningen får fordon icke på väg stannas eller uppställas på sådan plats eller sådant sätt, att fara uppstår för person eller egendom eller trafiken onödigtvis hindras eller störes. Stannande och uppställning skall såvitt möjligt ske på vänstra sidan av vägen i körriktningen räknat. Överträdelse av denna bestämmelse är ej kriminaliserad i vägtrafikförordningen, men straff kan ifrågakomma enligt de allmänna bestämmelserna om ansvar för vårdslöshet i trafik och åstadkommande av hinder i trafiken i 1 och 2 §§ lagen om straff för vissa trafikbrott.

Forдон, som under mörker är uppställt på väg, där tillfredsställande

belysning icke är anordnad, skall vara försett med belysnings- eller reflexanordning, som utmed vägen utsänder eller reflekterar vitt eller gult ljus framåt och rött ljus bakåt (51 § vägtrafikförordningen). Förseelse häremot straffas, om förseelsen avsett motordrivet fordon eller släpfordon, med dagsböter och eljest med böter, högst trehundra kronor (67 § tredje stycket vägtrafikförordningen).

Länsstyrelse eller, såvitt angår stads område, poliskammare, magistrat eller kommunalborgmästare må meddela förbud mot parkering eller annan uppställning av fordon å allmän väg, gata eller annan allmän plats (61 § 1 mom. vägtrafikförordningen).

Ljuddämpare å motorcyklar.

I de likalydande motionerna I: 306 och II: 378 behandlas frågan om åtgärder mot bullersam trafik med motorcyklar.

Motorcykel skall enligt 4 § 1 mom. g) vägtrafikförordningen, om förbränningsmotor användes, vara försedd med effektiv anordning för att hindra störande ljud från avloppsgaserna (ljuddämpare). Brukas motorcykel på väg, ehuru den icke överensstämmer med nämnda föreskrift, kunna ägaren och föraren straffas med dagsböter (65 § 1 mom. och 3 mom. andra stycket vägtrafikförordningen).

Enligt en allmän föreskrift i 39 § vägtrafikförordningen skall vägtrafikant visa hänsyn mot andra vägtrafikanter och mot dem, som bo eller uppehålla sig vid vägen. I 58 § nämnda förordning föreskrives bl. a., att förare av motordrivet fordon i görligaste mån skall behandla motorn så, att den icke åstadkommer störande buller. Överträdelse av sistnämnda föreskrift straffas med böter, högst trehundra kronor (67 § andra stycket vägtrafikförordningen).

Om förare genom upprepade förseelser mot de bestämmelser, som i trafikens eller trafiksäkerhetens intresse meddelats för förare av motordrivna fordon, i väsentlig mån visat bristande vilja eller förmåga att rätta sig efter dessa, kan varning meddelas honom eller hans körkort återkallas (33 § 1 mom. 3. och 34 § vägtrafikförordningen).

Utskottet.

Trafikolyckorna ha genom sin alltmera stegrade frekvens blivit ett samhällsproblem av största betydelse. Våra sjukvårdsinrättningar belastas i hög grad med vården av de i trafiken skadade. Arbetsoförmåga eller nedfatt arbetsförmåga för de skadade längre eller kortare tid, ofta för alltid, utgör en för samhället och produktionslivet allvarlig debetpost. Framförallt är emellertid antalet dödsfall genom trafikolyckor skrämmande högt. Framhållas må även de omfattande materiella skador, som trafikolyckorna

medföra. Till allt detta kommer det icke mätbara mänskliga lidande, som orsakas av trafikolyckorna. Det är därför nödvändigt att allt som kan göras för att nedbringa trafikolyckornas antal även göres.

I syfte att förbättra trafikordningar, åstadkomma ändamålsenliga trafikförfattningar, sprida upplysning om trafikregler och stimulera till försiktighet och ökat ansvarsmedvetande i trafiken har mycket gjorts och göres fortfarande. Läget med avseende å trafikolyckorna visar dock, att man icke kan slå sig till ro med vad som redan utföres på detta område.

Vad beträffar trafikförfattningar har en ny vägtrafikförordning trätt i kraft den 1 januari 1952. Denna författning har grundats på omfattande undersökningar, erfarenhetsrön och noggranna överväganden. Det är ännu för tidigt att bedöma verkningarna av denna — bl. a. fordras längre tid innan en författning, vilken vänder sig till praktiskt taget alla samhällsmedlemmar, kan sägas ha trängt igenom. Det synes i varje fall ej lämpligt att inrikta sig på en revision av förordningen. Däremot är det nu en angelägen uppgift att verka för att dess bestämmelser inpräntas bland trafikanterna och efterlevas.

Upplysnings- och undervisningsverksamhet är här av stort värde men ingalunda tillräcklig. I motionerna I: 179 och I: 309 samt II: 229 och II: 382 påpekas med rätta vikten av en effektiv trafikövervakning. Fordonsförare åsidosätta nu ofta gällande föreskrifter bl. a. om hastighetsbegränsning och om fordons utrustning samt icke minst de föreskrifter, som avse att trygga, att fordon, som under mörker är uppställt på väg, skall vara lätt iakttagbart. De brister i trafiksäkerheten detta medför skulle kunna i stor utsträckning avhjälpas genom en förstärkt trafikövervakning. En skärpt sådan övervakning är därför enligt utskottets mening oundgänglig.

Uppmärksamhet bör även ägnas åt den reglering av trafiken i olika avseenden, exempelvis rörande färdhastighet, parkering eller annan uppställning av fordon m. m., som enligt 61 § vägtrafikförordningen ankommer på de lokala trafikmyndigheterna. Det är av vikt att sådana föreskrifter äro byggda på lämpliga och såvitt möjligt enhetliga principer. Utskottet vill närmare beröra ett par hithörande problem.

Bestämmelser om maximihastighet vid passerande av tätbebyggelse variera betydligt på olika orter, och variationerna synas icke alltid vara betingade av särskilda lokala förhållanden. Anvisningar rörande hastighetsbegränsning äro uppsatta på varierande avstånd från tätbebyggelsen, ibland där denna börjar, ibland åter på stort avstånd därifrån. Att här söka åstadkomma större enhetlighet är av vikt, bland annat ur den synpunkten att en föreskrift om hastighetsbegränsning, vilken ej framstår som motiverad av trafikhänsyn eller som går längre än dessa hänsyn kräva och därför inbjuder till överträdelse, i likhet med andra otillräckligt motiverade trafikföreskrifter är ägnad att minska respekten för iakttagande av sådana föreskrifter.

Vid vägtrafikförordningens tillkomst diskuterades, bland annat i anledning av inom riksdagen väckta motioner, huruvida i vägtrafikförordningen borde föreskrivas, att förare av motorfordon vid passerande av korsning med huvudled eller av korsning i plan mellan väg och järnväg skulle växla ned eller stanna. Andra lagutskottet, vars utlåtande (1951 nr 30) godkändes av riksdagen, framhöll jämte annat, att det i åtskilliga fall med hänsyn till sikt och trafikförhållanden ej vore erforderligt att stanna eller växla ned. Utskottet ville därför ej förorda någon generell regel av angivet innehåll. Emellertid framhöll utskottet också, att då sikt- eller terrängförhållanden påkallade det, stopptecken borde uppsättas. Även beträffande uppsättande av stopptecken synes praxis vara oenhetlig. Angeläget är, att här avsedd stoppskyldighet verkligen föreskrives, där terräng- och siktförhållandena påkalla det.

I detta sammanhang må även behandlas det i motionen I: 179 framställda yrkandet, att uppställande av fordon på väg efter mörkrets inbrott skall förbjudas. Utskottet kan ej förorda, att i vägtrafikförordningen införas en föreskrift om dylikt parkeringsförbud, låt vara att föreskriften kunde begränsas till att avse vissa slag av vägar. Bland annat måste beaktas, att chaufförer, som färdas om natten, böra ha möjlighet att stanna för att vila. Att försvåra detta skulle medföra olycksfallsrisker. En förutsättning för förbud mot parkering under mörker synes därför vara, att uppställningsplatser vid vägen finnas i tillräckligt antal. Dylika uppställningsplatser iordningställas nu på sina håll i landet vid byggande av nya och förbättring av gamla vägar. Utskottet har med tillfredsställelse erfarit, att inom väg- och vattenbyggnadsstyrelsen överväges att på basis av vunna erfarenheter utfärda generella anvisningar angående byggande av uppställningsplatser. De olycksfallsrisker, som äro förbundna med att fordon under mörker äro uppställda på starkt trafikerade vägar, göra angeläget, att då på en sådan sträcka tillfredsställande möjligheter att parkera fordon vid sidan av vägen anordnats, vederbörande lokala trafikmyndigheter pröva, huruvida förbud mot parkering på vägen under mörker bör införas. Det må tilläggas, att det är önskvärt att fordonsförare genom skyltar på tillräckligt avstånd från uppställningsplatserna underrättas om dessa.

Angeläget är, att lagarna i största utsträckning ge möjlighet att vidtaga önskvärda trafiksäkerhetsåtgärder. Beträffande rönjningar för erhållande av fri sikt eller eljest för tillgodoseende av trafiksäkerhetsintressen innehåller 36 § lagen den 30 juni 1943 om allmänna vägar föreskrift, att därest överenskommelse med fastighetens ägare icke kan träffas, vägsynenämnden äger besluta om erforderliga åtgärder och om ersättning åt fastighetsägaren. Denna bestämmelse anses dock icke grunda befogenhet för vägsynenämnden att besluta om åtgärd för erhållande av fri sikt över järnväg vid korsning med allmän väg. Att rönjning kommer till stånd vid dessa

korsningar är emellertid ofta av betydelse för trafiksäkerheten. Det bör därför övervägas huruvida icke bestämmelse om befogenhet för myndighet att besluta om röjning vid sådana korsningar bör införas.

Utskottet vill understryka, vad utskottet tidigare — i utlåtande 1951 nr 30 — framhållit om att arbetet med åstadkommande av säkerhetsanordningar vid de obevakade plankorsningar, där dylika anordningar saknas, ävensom anordnandet av skenfria korsningar bör påskyndas i all den omfattning förhållandena kunna medgiva.

Vad beträffar åtgärder i syfte att förebygga och motverka rattfylleri torde frågan om ändring i den nu gällande lagstiftningen om rattfylleri-brotten få övervägas i samband med behandling av 1949 års trafiknykterhetsutrednings betänkande, vilket väntas föreligga inom kort. Utskottet vill emellertid även i detta sammanhang framhäva betydelsen av att en effektivare trafikövervakning kommer till stånd.

Utskottet, som anser att den största uppmärksamhet måste ägnas åt trafiksäkerhetsfrågorna, vill understryka angelägenheten av att förefintliga brister snarast möjligt avhjälpas. Enligt utskottets mening är det emellertid icke erforderligt att, såsom i motionerna I: 179 och I: 309 samt II: 229 och II: 382 föreslås, tillsätta en särskild utredning. I den mån utredning erfordras synes den kunna utföras av redan befintliga organ, och utskottet förutsätter att Kungl. Maj:t ägnar fortlöpande uppmärksamhet åt dessa frågor.

I motionerna I: 306 och II: 378 behandlas frågan om bullersam trafik med motorcyklar. I vägtrafikförordningen finnas föreskrifter om att motorcykel med förbränningsmotor skall vara försedd med effektiv ljuddämpare och om att förare av motorfordon skall behandla motorn så, att den icke åstadkommer störande buller. Överträdelse av dessa föreskrifter är straffbelagd. Emellertid förekommer det tyvärr allmänt, att föreskrifterna åsidosätts, och härav kunna betydande olägenheter uppstå, särskilt för dem som bo vid en mera trafikerad led. Det är därför önskvärt, att effektivare åtgärder eftersträvas. Enligt vad utskottet erfarit, utför för närvarande en av de större städernas hälsovårdsnämnder tillsatt kommitté i samarbete med statens institut för folkhälsan en undersökning av trafikbuller genom motorfordon. Prov utföras i en del städer i avsikt att utröna bl. a. huruvida man genom bullermätning kan erhålla ett medel att i större utsträckning påtala störande trafikbuller och rätta till missförhållandena, exempelvis genom att i samband med en av polisen ordnad trafikkontroll inkoppla bullermätning. Utskottet förutsätter, att de förslag, som härigenom eller eljest kunna framkomma, beaktas och behövliga åtgärder vidtagas. Under sådana förhållanden torde det för närvarande ej vara erforderligt, att såsom i motionerna föreslagits, riksdagen hos Kungl. Maj:t anhåller om förslag till åtgärder.

Utskottet anser, att vad utskottet i ärendet anfört bör genom skrivelse till Kungl. Maj:t bringas till Kungl. Maj:ts kännedom.

På grund av vad sålunda anförts får utskottet hemställa,

att riksdagen i anledning av förevarande motioner, I: 179, I: 306, I: 309, II: 229, II: 378 och II: 382, i skrivelse till Kungl. Maj:t måtte som sin mening giva till känna vad utskottet ovan anfört.

Stockholm den 3 mars 1953.

På andra lagutskottets vägnar:

DAVID NORMAN.

Vid detta ärendes behandling ha närvarit

från första kammaren: herrar Norman, Sten, Nils Elowsson, Wahlund*, Sunne, Nerman, Ahlberg och Nils Theodor Larsson;

från andra kammaren: herr Nilsson i Göteborg, fru Västberg, herr Hagård, fru Sandström, herrar Lundberg, Carlsson i Bakeröd*, Johansson i Södertälje och Königson.

*) Ej närvarande vid utlåtandets justering.
