

Nr 625

Av herrar **Christenson** i Malmö och **Carlsson** i Stockholm, i *anledning av Kungl. Maj:ts proposition, nr 172, med förslag till förordning om ändring i vägtrafikförordningen den 28 september 1951 (nr 648).*

I Kungl. Maj:ts proposition nr 172 har framlagts förslag till förordning om ändring av nu gällande vägtrafikförordning.

Då vissa föreskrifter i förslaget synes oss ha fått en alltför snäv utformning bör enligt vår mening följande modifikationer iakttas vid vägtrafikförordningens slutliga gestaltning.

Särskilda säkerhetsåtgärder

§ 6.

För åstadkommande av bättre trafiksäkerhet torde kunna ifrågasättas att bestämmelse skulle införas om skyldighet att på släpfordon föra reflexanordning även på framsidan. En sådan åtgärd motiveras av det förhållandet att släpfordon stundom under mörker uppställas på väg utan dragfordon.

Cykelns utrustning

§ 7 mom. 1 b.

I propositionen föreslås att cykel obligatoriskt under mörker baktill skall vara försedd med lykta visande rött sken bakåt och reflexanordning, som vid belysning återkastar rött sken bakåt. Det föreslås att denna bestämmelse skall träda i kraft den 1 juli 1956. Ur trafiksäkerhetssynpunkt synes det vara angeläget, att denna bestämmelse träder i kraft redan den 1 januari 1956.

Korsning i plan mellan väg och järnväg

§ 42 mom. 1.

Enligt propositionen skall inom 50 meter från korsning i plan mellan väg och järnväg fordons hastighet icke få överstiga 40 km/tim.

Det förefaller lämpligare att denna begränsning sättes till 50 km/tim., varigenom man åstadkommer enhetlighet med begränsningen av hastigheten inom tätbebyggt samhälle. Därtill kommer att risken för motorstopp är större vid 40 än vid 50 km/tim. Propositionens förslag om 40 km som gräns torde vara motiverat med att med sådan maximihastighet fordonsförarna tvingas att före-

ta nedväxling. Emellertid torde denna gräns likväl vara för hög för att tvinga till nedväxling.

Omkörning vid övergångsställe för gående

§ 47 mom. 2.

I propositionen föreslås att omkörning av annat fordon icke får ske på tydligt markerat övergångsställe för gående.

Ur trafiksäkerhetssynpunkt är det angeläget, att omkörningar icke sker vid övergångsställen, medan gående passerar dessa. Ett *generellt* omkörningsförbud, särskilt då det gäller sådana som icke är belägna i gatukorsningar, kan emellertid för bilisterna medföra, att överträdelser av förbudet kan komma att beivras i rent orimliga situationer, exempelvis då två fordonsfiler först står stilla vid övergångsstället och därefter sätter i gång, varvid fordonen i den högra filen passerar snabbare än i den vänstra. I en sådan situation föreligger sålunda tekniskt sett omkörning. Att förbjuda sådan synes vara att överdriva säkerhetsåtgärderna. En eventuell lagbestämmelse bör därför förutsätta rätt att *vid filkörning* passera fordon i annan körfil inte endast före eller i vägkorsning utan också vid övergångsställe för gående.

Markering av utskjutande last

§ 52.

I propositionen stadgas rörande markering av överskjutande last att anordning för utmärkande av godsets yttersta del skall för dagsbruk vara av röd och vit färg och i mörker utgöras av röd lykta. Beträffande färgvalet för dagsbruk torde önskemålet vara att dels ha röd färg, vilket innebär varning, dels en mot rött såväl som mot bakgrunden kontrasterande färg. Signalgult torde härvid vara bättre än vitt. Kombinationen rött-gult användes inom vägväsendet som färger på bommar, bockar och vägmärken och bör sålunda kunna tillmätas viss hävd. En vit yta torde ha en viss tendens att bli gråaktig och kontrasterar vintertid heller inte i önskvärd utsträckning mot snö.

Generell hastighetsbegränsning

§ 56.

Utredningen har föreslagit att hastighetsbegränsning till 60 km/tim. icke skulle gälla för buss eller lastbil, vars totalvikt icke överstiger 2,5 ton.

I propositionen har utredningens förslag om en generell hastighetsbegränsning skärpts till att gälla alla bussar och lastbilar, oavsett deras vikt. Det synes emellertid önskvärt att från maximihastighet för buss eller lastbil undantaga sådana fordon, tillhörande dessa kategorier, vars totalvikt icke överstiger 2,5 ton. Bromsar, fjädringar och chassi på fordon av detta slag skiljer sig icke nämnvärt från utrustningen på andra lättare fordon. En sådan åtgärd skulle

otvivelaktigt verksamt bidra till ökad trafiksäkerhet genom att antalet omkörningar och därmed antalet omkörningsolyckor skulle komma att minska.

Vägmärkenas placering

§ 56 mom. 2.

I samband med förslag att inom tätbebyggt område fordons hastighet icke får överstiga 50 km/tim. framhåller departementschefen, att tätbebyggda områden redan nu är utmärkta genom särskilda vägmärken.

Det torde i detta sammanhang vara lämpligt med föreskrifter om hur nära *själva tätbebyggelsen* dylika vägmärken skall sättas upp. Det är nämligen önskvärt att hastighetsbegränsningen icke onödigtvis kommer att gälla på sådana vägsträckor, som icke ligger i direkt anslutning till någon bebyggelse.

Det har antytts lämpligheten av att slopa förbudsmärket avseende tätbebyggt samhälle i och med genomförande av en generell hastighetsbegränsning. Emellertid förefaller det vara riktigt att i författningstexten klart säga ut, att sådan hastighetsbegränsning alltid skall anges med förbudsmärke, varigenom någon villrådighet om bestämmelsens tolkning om vad som menas med tätbebyggt samhälle icke behöver uppstå. Olika bedömanden från trafikanternas sida om vad som innebär tätbebyggelse kan leda till situationer då fråga kan uppkomma om polisingripande. Att trafikanter och åklagare haft olika uppfattning i dylika situationer har förekommit redan med nuvarande bestämmelser.

Enhetlighet vid uppsättande av vägmärken

§ 64 mom. 4.

För åstadkommande av enhetlighet i fråga om uppsättande av vägmärken, vilket har sin betydelse ur trafiksäkerhetssynpunkt, bör föreskrivas att länsstyrelse skall ha att utfärda föreskrifter, även då stad är väghållare, på samma sätt som förutsatts i fråga om exempelvis föreskrift om färdhastighet. Den nuvarande föreskriften i mom. 4, sista stycket, om att det ankommer på väg- och vattenbyggnadsstyrelsen att i mån av behov genom anvisningar eller på annat lämpligt sätt verka för enhetlighet i fråga om vägmärkenas uppsättande, har icke medfört önskvärd enhetlighet, då någon författningssenlig skyldighet för stad att rätta sig efter sådan föreskrift icke föreligger.

Med hänvisning till vad sålunda anförts får vi hemställa,

att riksdagen vid behandling av Kungl. Maj:ts proposition nr 172 ville vidtaga de ändringar och tillägg till vägtrafikförordningen, som förordats.

Stockholm den 19 april 1955

Carl Christenson
Malmö

C. W. Carlsson