

Nr 172

Kungl. Maj:ts proposition till riksdagen med förslag till förordning om ändring i vägtrafikförordningen den 28 september 1951 (nr 648); given Stockholms slott den 25 mars 1955.

Under åberopande av bilagda i statsrådet förda protokoll vill Kungl. Maj:t härmed anhålla om riksdagens yttrande över härvid fogade förslag till förordning om ändring i vägtrafikförordningen den 28 september 1951 (nr 648).

GUSTAF ADOLF

Sven Andersson

Propositionens huvudsakliga innehåll

I propositionen, vilken i huvudsak grundar sig på ett av trafiksäkerhetsutredningen den 15 december 1954 avgivet betänkande (SOU 1954: 38), föreslås vissa ändringar i vägtrafikförordningen. Ändringarna rör följande ämnen, nämligen *dels* hastighetsbegränsning, *dels* skyldighet att stanna vid huvudled, *dels* passerandet av vissa järnvägs korsningar, *dels* omkörning, *dels* överskridande av maximilast m. m., *dels* fordonsbelysning m. m., *dels* ock hastighetsmätare.

De föreslagna bestämmelserna om hastighetsbegränsning går ut på att det inom tätbebyggt område skall vara generellt förbjudet att framföra motorfordon med högre fart än 50 km i timmen, dock att länsstyrelsen kan för viss eller vissa vägar föreskriva annan fartgräns. En mindre jämkning föreslås i fråga om de särskilda bestämmelserna om maximihastighet för

tyngre fordon. Däremot föreslås i detta sammanhang icke någon generell hastighetsbegränsning för vägar utom tätbebyggt område.

Förslaget upptager bestämmelser om skyldighet för fordonsförare, som vill korsa eller köra in på huvudled, att dessförinnan stanna sitt fordon.

I fråga om passerandet av järnvägsövergång föreslås ovillkorlig skyldighet för vägtrafikant att stanna framför korsning, då där anbragt ljussignal visar rött sken eller ringklocka ringer, samt att kvarstanna, till dess signalen upphört. Vidare föreslås en rådgivande hastighetsbegränsning till 40 km i timmen å vägsträckan närmast före korsningen.

Vad angår reglerna rörande omkörning mellan fordon föreslås vissa skärpningar i fråga om skyldigheten att avgiva omkörningssignal m. m.

Vid överträdelser av föreskrifter om maximilast eller högsta axeltryck skall enligt förslaget polisman äga förbjuda eller hindra fortsatt färd med det överbelastade fordonet.

I fråga om fordonens belysningsutrustning föreslås skärpning av föreskrifterna för bilar, motorcyklar, traktorer, släp- och efterfordon, cyklar och hästanspända fordon. Bl. a. föreslås, att bil alltid skall vara försedd med två baklyktor och två reflektorer baktill samt att cykel, som framföres på väg under mörker, skall vara försedd med baklykta. Vidare föreslås skärpta föreskrifter om sättet för utmärkande av gods, som skjuter utanför fordon.

Med avseende å buss, som är byggd för befordran av mer än 30 passagerare, och lastbil, vars totalvikt överstiger 7 ton, föreslås skyldighet att i den utsträckning Kungl. Maj:t förordnar inmontera instrument, som automatiskt registrerar fordonets hastighet m. m. (färdskrivare). Vidare föreslås, att bilar i allmänhet skall vara utrustade med vanlig hastighetsmätare samt stänkskydd och vindrutetorkare.

Flertalet av de nya bestämmelserna föreslås träda i kraft den 1 juli 1955 med vissa undantag för äldre bilar. I fråga om åtskilliga föreskrifter om belysningsanordningar m. m. föreslås dock ikraftträdande först den 1 juli 1956.

Förslag

till

Förordning om ändring i vägtrafikförordningen den 28 september 1951 (nr 648)

Härigenom förordnas, att 3 § 1 mom., 4 § 1 och 3 mom., 5 § 2, 3 och 4 mom., 6 § 1, 2 och 4 mom., 7 § 1 och 2 mom., 8 §, 27 § 6 mom., 42 § 1 och 2 mom., 46 § 1 mom., 47 § 2 och 3 mom., 48 § 1 mom., 51 §, 52 § 2 mom., 56 § 1 och 2 mom., 57 § 1 mom., 61 § 1 mom., 65 § 1 och 6 mom. samt 67 och 69 §§ vägtrafikförordningen den 28 september 1951 ävensom punkten 4 i övergångsbestämmelserna till nämnda förordning skola erhålla ändrad lydelse på sätt nedan anges, samt att i vardera av 3 och 10 §§ samma förordning skall införas ett nytt moment, benämnt 6 mom., och i 6 § berörda förordning införas ett nytt moment, benämnt 5 mom., allt av nedan angiven lydelse.

(Gällande lydelse)

(Föreslagen lydelse)

3 §.

1 mom. Bil skall — — — tillfredsställande sätt;

f) baktill *dels* lykta, varigenom på bilen anbragt *bakre* registrerings-, interimis- eller saluvagnsskylt kan så belysas med vitt sken, att den under mörker lätt avläses (skyltlykta), *dels lykta*, som kan visa rött sken bakåt (*baklykta*), *dels ock* lykta som vid användning av fotbroms eller motsvarande anordning kan visa rött eller gult sken bakåt (stopplykta); och få *dessa* lyktor kombineras;

f) baktill *dels* lykta, varigenom på bilen anbragt registrerings-, interimis- eller saluvagnsskylt kan så belysas med vitt sken, att den under mörker lätt avläses (skyltlykta), *dels två på samma höjd, en på vardera sidan av bilen, anbragta lyktor*, som kunna visa rött sken bakåt (*baklyktor*), *dels* lykta, som vid användning av fotbroms eller motsvarande anordning visar rött eller gult sken bakåt (stopplykta), *dels ock två på samma höjd, en på vardera sidan av bilen, anbragta reflexanordningar, som vid belysning återkasta rött sken bakåt*; och få lyktor och reflexanordningar kombineras;

g) apparat, med — — — avloppsgaserna (ljuddämpare);

k) stänkskydd, bestående av stänkskärmar eller däremot svarande anordningar; stänkskydd erfordras dock icke på chassi och ej heller

k) stänkskydd, bestående av stänkskärmar eller däremot svarande anordningar; stänkskydd erfordras dock icke på chassi och ej heller

(Gällande lydelse)

på sådan lastbil, varest skyddet finnes medföra avsevärd olägenhet med hänsyn till bilens konstruktion och ändamål; *samt*

l) om bilen är avsedd för att draga släpfordon, tillfredsställande kopplingsanordning.

(Föreslagen lydelse)

på sådan lastbil, varest skyddet finnes medföra avsevärd olägenhet med hänsyn till bilens konstruktion och ändamål;

l) om bilen är avsedd för att draga släpfordon, tillfredsställande kopplingsanordning;

m) *instrument på vilket föraren under färd kan avläsa bilens hastighet (hastighetsmätare); samt*

n) *om bilen är försedd med vindruta, effektiv vindrutetorkare.*

6 mom. På buss, som är byggd för befordran av flera än 30 personer (passagerare) utöver föraren, och på lastbil, vars totalvikt överstiger 7 ton, skall, därest Kungl. Maj:t så förordnar, finnas instrument, som på ett varaktigt sätt upptecknar dels vid varje tidpunkt under färd bilens hastighet, dels körtiden, dels ock den tillryggalagda väglängden (färdskrivare). Uppteckningen skall av bilens ägare bevaras under ett år. Det åligger bilens ägare och förare att på anmodan överlämna av honom innehavda uppteckningar till besiktningsman eller polisman eller i övrigt till den myndighet Konungen förordnar.

Färdskrivaren skall vara av typ, som godkänts av statens provningsanstalt.

4 §.

1 mom. Motorcykel skall — — — 3 § 1 mom. e);

e) baktill *dels* lykta, varigenom på motorcykeln anbragt bakre registrerings-, interimis- eller saluvagnsskylt kan så belysas med vitt sken, att den under mörker lätt avläses (skyltlykta), *dels ock* lykta,

e) baktill *dels* lykta, varigenom på motorcykeln anbragt bakre registrerings-, interimis- eller saluvagnsskylt kan så belysas med vitt sken, att den under mörker lätt avläses (skyltlykta), *dels* lykta, som

(Gällande lydelse)

som kan visa rött sken bakåt (baklykta); och få *dessa* lyktor kombi-
neras;

f) apparat, med — — — svarande

Vad i — — — för motorcykel.

3 mom. På tillkopplad sidvagn skall framtill på den från motorcykeln vända sidan finnas lykta, som kan visa vitt eller gult sken framåt. Om sidvagnen är kopplad till höger om motorcykeln, skall sidvagnen dessutom baktill på högra sidan vara försedd med lykta, som kan visa rött sken bakåt, eller ock med reflexanordning, som vid belysning återkastar rött sken.

Tillkopplad sidvagn — — — svarande anordningar.

(Föreslagen lydelse)

kan visa rött sken bakåt (baklykta), *dels ock reflexanordning, som vid belysning återkastar rött sken bakåt; och få lyktor och reflexanordning* kombineras;

anordningar.

3 mom. På tillkopplad sidvagn skall på den från motorcykeln vända sidan finnas *dels* lykta, som kan visa vitt eller gult sken framåt, *dels* lykta, som kan visa rött sken bakåt, *dels ock* reflexanordning, som vid belysning återkastar rött sken bakåt. *Lyktor och reflexanordning få kombineras.*

5 §.

2 mom. Vid färd under mörker på allmän väg, gata eller annan allmän plats, där tillfredsställande belysning ej finnes, skall på traktor föras minst två på samma höjd, en på vardera sidan av fordonet, anbragta lyktor, vilka kunna framåt kasta vitt eller gult sken av sådan sammanlagd ljusstyrka, att traktorn kan föras på betryggande sätt. Dessa lyktor skola, om de hava bländande sken, kunna snabbt avbländas på tillfredsställande sätt. Vid färd som nyss sagts skall dessutom baktill på traktorn föras lykta, som kan visa rött sken bakåt (baklykta), eller reflexanordning, som vid belysning återkastar rött sken. Baklykta eller reflexanordning erfordras dock ej, då sådan anordning finnes på tillkopplat fordon.

2 mom. Vid färd under mörker på allmän väg, gata eller annan allmän plats, där tillfredsställande belysning ej finnes, skall på traktor föras minst två på samma höjd, en på vardera sidan av fordonet, anbragta lyktor, vilka framåt kasta vitt eller gult sken av sådan sammanlagd ljusstyrka, att traktorn kan föras på betryggande sätt. Dessa lyktor skola, om de hava bländande sken, kunna snabbt avbländas på tillfredsställande sätt. Vid färd som nyss sagts skall dessutom baktill på traktorn föras *dels på högra sidan* lykta, som visar rött sken bakåt (baklykta), *dels ock två på samma höjd, en på vardera sidan av traktorn, anbragta reflexanordningar, som vid belysning återkasta rött sken bakåt; och få baklykta och re-*

(Gällande lydelse)

(Föreslagen lydelse)

flexanordning kombineras. Baklykta och reflexanordning erfordras dock ej, då sådana anordningar finnas på tillkopplat fordon.

Då skäl — — — myndighet bestämmer.

Med stadsmyndighet — — — eller kommunalborgmästare.

3 mom. Då traktor i annat fall än i 2 mom. sagts föres under mörker, skall den vara försedd *antingen med en eller flera lyktor så anbragta, att ljus kan synas såväl framifrån som bakifrån, eller ock med reflexanordningar, som återkastar sken såväl framåt som bakåt. Lyktor och reflexanordningar skola visa vitt eller gult sken framåt och rött sken bakåt. En lykta eller reflexanordning för sken framåt skall vara anbragt vid högra sidan av traktorn.* Lyktor, vilka hava bländande sken framåt, skola kunna snabbt avbländas på tillfredsställande sätt. Anordning för rött sken bakåt erfordras icke, då sådan anordning finnes på tillkopplat fordon.

3 mom. Då traktor i annat fall än i 2 mom. sagts föres under mörker, skall den vara försedd *dels på högra sidan med lykta, som visar vitt eller gult sken framåt, dels på högra sidan med lykta, som visar rött sken bakåt, dels ock baktill med två på samma höjd, en på vardera sidan av traktorn, anbragta reflexanordningar, som vid belysning återkastar rött sken bakåt; och få lyktor och reflexanordning kombineras.* Lyktor, vilka hava bländande sken framåt, skola kunna snabbt avbländas på tillfredsställande sätt. Anordning för rött sken bakåt erfordras icke, då sådan anordning finnes på tillkopplat fordon.

4 mom. Motorredskap skall — — — lämnat detta.

Vid färd under mörker skola på motorredskap föras belysnings- eller reflexanordningar, som beskrivas i 3 mom.

Vid färd under mörker skola på motorredskap föras belysnings- och reflexanordningar, som beskrivas i 3 mom.

6 §.

1 mom. Släpvagn, som — — — därtill förordnar;

e) baktill *dels* lykta, varigenom på släpvagnen anbragt registrerings-, interimis- eller saluvagnsskylt, som avser bilen, kan så belysas med vitt sken, att den under mörker lätt avläses (skyltlykta) *dels lykta*, som kan visa rött sken bakåt (*baklykta*), *dels ock* lykta, som vid använd-

e) baktill *dels* lykta, varigenom på släpvagnen anbragt registrerings-, interimis- eller saluvagnsskylt, som avser bilen, kan så belysas med vitt sken, att den under mörker lätt avläses (skyltlykta), *dels två på samma höjd, en på vardera sidan av fordonet, anbragta lyktor*, som kun-

*(Gällande lydelse)**(Föreslagen lydelse)*

ning av fotbroms eller motsvarande anordning på dragande bil *kan visa* rött eller gult sken bakåt (stopp-lykta); och få *dessa* lyktor kombi-neras; samt

na visa rött sken bakåt (*baklyktor*), *dels* lykta, som vid användning av fotbroms eller motsvarande anordning på dragande bil *visar* rött eller gult sken bakåt (stopp-lykta), *dels ock två på samma höjd, en på vardera sidan av fordonet, anbragta reflexanordningar, som vid belysning återkasta rött sken bakåt; och få lyktor och reflexanordningar kombi-neras; samt*

f) stänkskydd, bestående — — — och ändamål.

Vad i detta moment stadgas om broms, skyltlykta och stopplykta skall icke gälla släpvagn, som vid eldfara användes av brandväsendet. *På sådan släpvagn må i stället för baklykta föras reflexanordning, som vid belysning återkastar rött sken.*

Vad i detta moment stadgas om broms, skyltlykta, *baklyktor* och stopplykta skall icke gälla släpvagn, som vid eldfara användes av brandväsendet.

2 mom. Släpplåde, som — — — tillfredsställande kopplingsanordning.

Vid färd under mörker skall baktill på släpplåde, som här avses, eller på slädens last föras lykta, som *kan visa* rött sken bakåt (baklykta), *eller reflexanordning*, som vid belysning *återkastar* rött sken. Vad sålunda föreskrives skall vid färd med flera släppläddar äga avseende endast å den sista av dessa.

Vid färd under mörker skall baktill på släpplåde, som här avses, eller på slädens last föras *dels på högra sidan* lykta, som *visar* rött sken bakåt (baklykta), *dels ock två på samma höjd, en på vardera sidan, anbragta reflexanordningar*, som vid belysning *återkasta* rött sken *bakåt; lykta och reflexanordning få kombineras*. Vad sålunda föreskrives skall vid färd med flera släppläddar äga avseende endast å den sista av dessa.

4 mom. Släpfordon, som — — — tillfredsställande kopplingsanordning.

Vid färd med släpfordon, som här avses, eller efterfordon under mörker på allmän väg, gata eller annan allmän plats, *där tillfredsställande belysning ej finnes*, skall baktill på fordonet eller dess last *finnas belysningsanordning*, som *kan visa* rött sken bakåt (baklykta), *eller ock*

Vid färd med släpfordon, som här avses, eller efterfordon under mörker på allmän väg, gata eller annan allmän plats skall baktill på fordonet eller dess last föras *dels på högra sidan* lykta, som *visar* rött sken bakåt (baklykta), *dels ock två på samma höjd, en på vardera sidan, an-*

(Gällande lydelse)

reflexanordning, som vid belysning återkastar rött sken. Vad nu sagts skall vid färd med flera släpfordon eller efterfordon gälla blott det sista av dem.

Vad i — — — föregående stycke.

(Föreslagen lydelse)

bragta reflexanordningar, som vid belysning återkasta rött sken bakåt; och få lykta och reflexanordning kombineras. Vad nu sagts skall vid färd med flera släpfordon eller efterfordon gälla blott det sista av dem.

5 mom. Släpfordon eller efterfordon, vars högra del skjuter längre in på vägen än det dragande fordonet, skall, om skillnaden överstiger 20 cm, vid färd under mörker framtill på högra sidan vara försett med lykta, som visar vitt eller gult sken framåt.

7 §.

1 mom. Cykel skall — — — lämnat denna;

b) under mörker *dels* framtill lykta, som *kan visa* vitt eller gult sken av tillräcklig ljusstyrka för att cykeln skall kunna föras på betryggande sätt, och som, därest den har bländande sken, kan snabbt avbländas på tillfredsställande sätt, *dels ock* baktill *antingen* lykta, som visar rött sken bakåt, eller reflexanordning, som vid belysning återkastar rött sken; samt

c) ringklocka.

2 mom. Fordon, som kopplats vid sidan av cykel, skall vid cykling under mörker framtill på den från cykeln vända sidan vara försett med lykta, som visar vitt eller gult sken framåt, eller ock reflexanordning, som vid belysning återkastar sådant sken. Om sidofordonet är kopplat till höger om cykeln, skall det dessutom baktill på högra sidan vara försett med lykta, som visar rött

b) under mörker *dels* framtill lykta, som *visar* vitt eller gult sken av tillräcklig ljusstyrka för att cykeln skall kunna föras på betryggande sätt, och som, därest den har bländande sken, kan snabbt avbländas på tillfredsställande sätt, *dels ock* baktill lykta, som visar rött sken bakåt (*baklykta*) och reflexanordning, som vid belysning återkastar rött sken bakåt; och få *baklykta och reflexanordning kombineras*; samt

c) ringklocka.

2 mom. Fordon, som kopplats vid sidan av cykel, skall vid cykling under mörker på den från cykeln vända sidan vara försett med dels lykta, som visar vitt eller gult sken framåt, dels lykta, som visar rött sken bakåt, dels ock reflexanordning, som vid belysning återkastar rött sken bakåt; och få lyktor och reflexanordning kombineras.

(Gällande lydelse)

(Föreslagen lydelse)

sken bakåt, eller ock med reflexanordning, som vid belysning återkastar rött sken.

Är fordon — — — — rött sken.

8 §.

Föres med dragare förspänt fordon under mörker på allmän väg, gata eller annan allmän plats, där *tillfredsställande belysning ej finnes*, skall på fordonet, dragaren eller fordonets last finnas antingen en eller flera lyktor så anbragta, att ljus kan synas såväl framifrån som bakifrån, eller ock reflexanordningar, som återkasta sken såväl framåt som bakåt. Lyktor och reflexanordningar skola vara inrättade för vitt eller gult sken framåt och rött sken bakåt. En lykta eller reflexanordning för sken framåt skall, om sådan anordning ej finnes på dragaren, vara anbragt vid högra sidan av fordonet eller lasten.

Vad i — — — föregående stycke.

Föres med dragare förspänt fordon under mörker på allmän väg, gata eller annan allmän plats, skall dels på dragaren eller på högra sidan av fordonet eller av dess last finnas lykta, som visar vitt eller gult sken framåt, dels på högra sidan av fordonet eller av dess last finnas lykta, som visar rött sken bakåt, dels ock baktill på fordonet eller dess last finnas två på samma höjd, en på vardera sidan av fordonet, anbragta reflexanordningar, som vid belysning återkasta rött sken; och få lyktor och reflexanordning kombineras.

10 §.

6 m o m. Vid färd med lastbil skall för fordonet gällande besiktningsinstrument eller typintyg eller styrkt avskrift eller fotografisk kopia härav medföras och på tillsägelse uppvisas för besiktningsman eller polisman. Handlingen skall vara i sådant skick, att den utan svårighet kan läsas.

27 §.

6 m o m. Kontrollbesiktning av fordon, för vilket turistvagnslicens utfärdats, avser att utröna, huruvida fordonet är i sådant skick, som

6 m o m. Kontrollbesiktning av fordon, för vilket turistvagnslicens utfärdats, avser att utröna, huruvida fordonet är i sådant skick, som

(Gällande lydelse)

stadgas i 2—4 samt 6 §§, dock att körriktningsvisare, *varom i 3 § förmäles, icke erfordras*. Därest fordonet befinnes vara i föreskrivet skick, skall besiktningsmannen på licensen teckna bevis därom.

(Föreslagen lydelse)

stadgas i 2—4 samt 6 §§, dock att *bil icke behöver vara försedd med mer än en baklykta eller med körriktningsvisare eller hastighetsmätare*. Därest fordonet befinnes vara i föreskrivet skick, skall besiktningsmannen på licensen teckna bevis därom.

42 §.

1 mom. Vägtrafikanter, som ämnar passera korsning i samma plan mellan väg och järnväg, skall, oavsett förekommande säkerhetsanordningar, genom uppmärksamhet på järnvägen förvissa sig om huruvida tåg nalkas. Vid färd med fordon skall därvid hållas en med hänsyn till omständigheterna tillräckligt låg hastighet.

1 mom. Vägtrafikanter, som ämnar passera korsning i samma plan mellan väg och järnväg, skall, oavsett förekommande säkerhetsanordningar, genom uppmärksamhet på järnvägen förvissa sig om huruvida tåg nalkas. Vid färd med fordon skall därvid hållas en med hänsyn till omständigheterna tillräckligt låg hastighet. *Inom 50 meter från korsningen bör hastigheten ej överstiga 40 kilometer i timmen.*

Med tåg — — — på järnvägsskenor.

2 mom. Då av signal eller annat förhållande framgår, att tåg nalkas, skall vägtrafikanter stanna på betryggande avstånd från korsningen och före ljussignal, om sådan finnes. *Föreligger ej förhållande, som nu sagts, skall korsningen skyndsamt passeras.*

2 mom. Då av signal eller annat förhållande framgår, att tåg nalkas, får korsningen ej passeras förrän signalen upphört eller, därest signal ej givits, tåget kört förbi.

På fordon — — — annalkande tåg.

46 §.

1 mom. Fordons hastighet skall anpassas till vad trafiksäkerheten och behörig hänsyn till omständigheterna i övrigt kräver.

1 mom. Fordons hastighet skall anpassas till vad trafiksäkerheten och behörig hänsyn till omständigheterna i övrigt kräver. *Den bör ej vara högre än att fordonet kan stannas å den del av den framförvarande vägbanan, som föraren tydligt kan överblicka.*

(Gällande lydelse)

(Föreslagen lydelse)

Särskilt åligger — — — eller påstigning;

j) då fordonet nalkas *småbarn*, j) då fordonet nalkas *barn*, som som uppehåller sig på eller invid uppehåller sig på eller invid vägen; vägen;

k) då fordonet — — — nalkas kreatur.

Förare av — — — att passera.

Vid smutsigt — — — för smutsstänk.

47 §.

2 mom. Omkörning av annat fordon må ej ske, där sikten är skymd, och under inga förhållanden strax före eller i vägkorsning eller skarp kurva eller strax före eller på backkrön.

3 mom. Fordonsförare, som vill köra om annat fordon, skall före omkörningen övertyga sig om att den framförvarande är beredd på omkörning. För sådant ändamål bör den omkörande giva sig tillkänna genom ljud- eller ljussignal eller på annat lämpligt sätt. Inom tättbyggt område eller vid tät trafik må dock, om så kan ske utan fara, omkörning äga rum utan hinder av att signal ej avgivits.

Föraren på — — — besvara denna.

Den omkörande — — — den omkörde.

48 §.

1 mom. Vid korsning mellan väg, som enligt 61 § förklarats såsom huvudled, och annan väg åligger det fordonsförare, vilken från sistnämnda väg vill korsa huvudleden eller svänga in på denna, att lämna företräde åt fordon på huvudleden.

2 mom. Omkörning av annat fordon må ej ske, där sikten är skymd, och under inga förhållanden strax före eller i vägkorsning eller skarp kurva eller strax före eller å backkrön eller tydligt markerat övergångsställe för gående.

3 mom. Fordonsförare, som vill köra om annat fordon, skall före omkörningen övertyga sig om att den framförvarande är beredd på omkörning. För sådant ändamål skall den omkörande giva sig tillkänna genom ljud- eller ljussignal eller på annat lämpligt sätt. Inom tättbyggt område eller vid tät trafik må dock, om så kan ske utan fara, omkörning äga rum utan hinder av att signal ej avgivits.

1 mom. Vid korsning mellan väg, som enligt 61 § förklarats för huvudled, och annan väg, så ock eljest vid färd in på huvudled åligger det fordonsförare, vilken vill passera huvudleden eller svänga in på denna, att dessförinnan stanna fordonet samt att lämna företräde åt fordon på huvudleden.

(Gällande lydelse)

(Föreslagen lydelse)

51 §.

Då fordon — — — dylik släpvagn.

I stället — — — — — är anordnad.

Angående rätt att i vissa fall på fordon föra reflexanordning i stället för belysningsanordning gäller vad därom finnes stadgat i 4—8 §§.

Fordon, 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.

Fordon, som under mörker är uppställt på väg, där tillfredsställande belysning icke är anordnad, skall vara försett med belysnings- och reflexanordning i enlighet med vad som är föreskrivet, då fordonet föres under mörker på väg; dock att skyltlykta, då sådan finnes, icke behöver vara tänd och att i stället för stadgad lykta för sken framåt motsvarande parkeringslykta får användas.

På fordon — — — — — god tid.

På fordon — — — icke körriktningvisare.

52 §.

2 m o m. Om på fordon föres gods, som skjuter utanför fordonet framtill eller mer än 150 centimeter baktill, skall godsets yttersta del vara tydligt utmärkt med flagga, lykta eller annan lämplig anordning, såframt icke godset föres på sådant sätt, att särskilt utmärkande uppenbarligen ej erfordras.

2 m o m. Om på fordon föres gods, som skjuter utanför fordonet framtill eller mer än 150 centimeter baktill, skall godsets yttersta del vara tydligt utmärkt med flagga eller annan lämplig anordning av vit och röd färg. Under mörker skall utmärkandet baktill ske med lykta, som visar rött sken bakåt och åt sidorna.

56 §.

1 m o m. Buss eller lastbil får icke föras med högre hastighet än 60 kilometer i timmen. Inom tätbebyggt område får dock hastigheten icke överstiga 40 kilometer i timmen.

1 m o m. Buss eller lastbil får icke föras med högre hastighet än 60 kilometer i timmen.

(Gällande lydelse)

2 mom. Har till bil kopplats fordon, få fordonen icke föras med högre hastighet, än nedan för varje fall sägs, nämligen då fråga är om

	Hastighet km i timmen
a) en påhängsvagn samt bilens och påhängsvagnens samtliga hjul äro försedda med effektiva från fotbroms eller motsvarande anordning på bilen manövrerbara bromsar	60
b) en släpvagn i annat fall, än som under a) sägs, samt släpvagnen är försedd med effektiva från fotbroms eller motsvarande anordning på bilen manövrerbara bromsar ...	50
c) en släpvagn i annat fall, än som under a) och b) sägs, samt släpvagnen har en bruttovikt icke överstigande bilens bruttovikt	40
d) två släpvagnar samt släpvagnarna äro försedda med effektiva från fotbroms eller motsvarande anordning på bilen manövrerbara bromsar	40
e) en släpsläde samt släpsläden har en bruttovikt icke överstigande bilens bruttovikt	30
f) ett eller flera fordon i andra fall, än som under a—e) sägs	20

(Föreslagen lydelse)

Har till bil kopplats fordon, få fordonen icke föras med högre hastighet, än nedan för varje fall sägs, nämligen då fråga är om

	Hastighet km i timmen
a) en påhängsvagn samt bilens och påhängsvagnens samtliga hjul äro försedda med effektiva från fotbroms eller motsvarande anordning på bilen manövrerbara bromsar	60
b) en släpvagn i annat fall, än som under a) sägs, samt släpvagnen är försedd med effektiva från fotbroms eller motsvarande anordning på bilen manövrerbara bromsar ...	50
c) en släpvagn i annat fall, än som under a) och b) sägs, samt släpvagnen har en bruttovikt icke överstigande bilens bruttovikt	40
d) två släpvagnar samt släpvagnarna äro försedda med effektiva från fotbroms eller motsvarande anordning på bilen manövrerbara bromsar	40
e) en släpsläde samt släpsläden har en bruttovikt icke överstigande bilens bruttovikt	30
f) ett eller flera fordon i andra fall, än som under a—e) sägs	20

I de under a) och b) angivna fallen får inom tätbebyggt område hastigheten icke överstiga 40 kilometer i timmen.

(Gällande lydelse)

Har till bil kopplats endast en släpvagn, vars totalvikt icke överstiger en tredjedel av bilens tjänstevikt, må fordonen utan hinder av vad ovan stadgats föras med samma hastighet, som är medgiven för bilen utan släpvagn.

(Föreslagen lydelse)

Har till bil kopplats endast en släpvagn, vars totalvikt icke överstiger en tredjedel av bilens tjänstevikt, må fordonen utan hinder av vad ovan stadgats föras med samma hastighet, som är medgiven för bilen utan släpvagn.

2 m o m. Inom tätbebyggt område får fordons hastighet icke överstiga 50 kilometer i timmen.

57 §.

1 m o m. Har för — — — sålunda fastställts.

Finner polisman, att å fordon tagits så stor last eller sådant antal passagerare, att den för fordonet fastställda maximilasten eller det vid fordonets färd å vägen tillåtna högsta axeltrycket överskridits, äger han, därest fortsatt färd med fordonet icke kan äga rum utan fara eller olägenhet, förbjuda fortsatt färd, så ock, där förbudet icke efterkommes, hindra färden. Har maximilasten överskridits med mer än 20 procent eller axeltrycket med mer än 10 procent, åligger det polismannen att vidtaga åtgärd, som nu sagts, där ej särskilda skäl till annat föranleda. Polismannen skall snarast möjligt underrätta vederbörande förman om åtgärden.

61 §.

1 m o m. Det tillkommer, såvitt angår stads område, stadsmyndighet, som angives i 6 mom., och eljest länsstyrelsen att beträffande viss allmän väg, gata eller annan allmän plats eller beträffande samtliga dylika vägar inom visst område meddela erforderliga föreskrifter, avseende

1 m o m. Det tillkommer länsstyrelsen att beträffande viss allmän väg, gata eller annan allmän plats eller beträffande samtliga dylika vägar inom visst område meddela erforderliga föreskrifter, avseende

(Gällande lydelse)

a) förbud mot trafik eller inskränkning i trafiken beträffande fordon av visst slag, fordons axeltryck, bruttovikt eller bredd, last av viss beskaffenhet, *färdhastighet* eller körriktning samt provkörning eller övningskörning med fordon;

b) parkering eller annan uppställning av fordon;

c) medgivande till större axeltryck eller bruttovikt å fordon eller större bredd å fordon och last än som tillåtes i 54 §;

d) att viss väg skall anses såsom huvudled; eller

e) andra särskilda åtgärder för reglering av trafiken.

(Föreslagen lydelse)

a) förbud mot trafik eller inskränkning i trafiken beträffande fordon av visst slag, fordons axeltryck, bruttovikt eller bredd, last av viss beskaffenhet, körriktning samt provkörning eller övningskörning med fordon;

b) parkering eller annan uppställning av fordon;

c) *färdhastighet*;

d) medgivande till större axeltryck eller bruttovikt å fordon eller större bredd å fordon och last än som tillåtes i 54 §;

e) att viss väg skall anses såsom huvudled; eller

f) andra särskilda åtgärder för reglering av trafiken.

Såvitt angår stads område tillkommer det stadsmyndighet, som angives i 6 mom., att meddela erforderliga föreskrifter i de fall, som under a), b), d) och f) sägs.

Länsstyrelsen äger föreskriva lägre eller högre hastighet än som tillåtes i 56 §.

65 §.

1 mom. Brukas fordon — — — förenad därmed.

Den, som icke efterkommer vad i 3 § 6 mom. sägs om skyldighet att bevara uppteckning eller att på anmodan överlämna sådan uppteckning, straffes med dagsböter.

6 mom. Den, som — — — med dagsböter.

Till samma — — — femte stycket.

Förseelse mot 12 § 2 mom. femte stycket, 3 mom. tredje stycket eller 4 mom., 13 § 3 mom. fjärde stycket eller 4 mom., 21 § 2 mom. första stycket a—d), samma moment förs-

Förseelse mot 10 § 6 mom., 12 § 2 mom. femte stycket, 3 mom. tredje stycket eller 4 mom., 13 § 3 mom. fjärde stycket eller 4 mom., 21 § 2 mom. första stycket a—d), samma

(Gällande lydelse)

ta stycket e), såvitt angår tjänstevikt, bredd, maximilast och största antal passagerare, eller andra stycket eller 3 mom. eller 27 § 4 mom. sjätte stycket eller 5 mom. tredje stycket, straffes med böter, högst trehundra kronor.

(Föreslagen lydelse)

moment första stycket e), såvitt angår tjänstevikt, bredd, maximilast och största antal passagerare, eller andra stycket eller 3 mom. eller 27 § 4 mom. sjätte stycket eller 5 mom. tredje stycket, straffes med böter, högst trehundra kronor.

67 §.

Med dagsböter straffes den, som åsidosätter föreskrifterna i 40 §, 41 § 1 mom. eller 2 mom. andra stycket, 42 § 4 mom., 46 § 1 mom. tredje stycket, 48 § 3 mom., 49 § 2, 3 eller 4 mom., 53 §, 54 § 2 eller 4 mom., 55 § 1 mom. eller 2 mom. första stycket, 56 § eller 57 § 2 mom. tredje stycket eller 3 eller 4 mom.

Med böter, högst trehundra kronor, straffes den, som bryter mot 44 §, 46 § 1 mom. fjärde stycket, 50 § 3 mom., 52 § 2 mom., 55 § 2 mom. andra stycket, 57 § 2 mom. fjärde stycket, 58 §, 59 § 1 mom. första stycket eller 2, 3 eller 4 mom. eller 60 § 3 mom.

Förseelse mot — — — trehundra kronor.

Befordras med -- — — och vilja.

Med dagsböter straffes den, som åsidosätter föreskrifterna i 40 §, 41 § 1 mom. eller 2 mom. andra stycket, 42 § 2 eller 4 mom., 46 § 1 mom. tredje stycket, 47 § 3 mom. första stycket, 48 § 1 eller 3 mom., 49 § 2, 3 eller 4 mom., 52 § 2 mom., 53 §, 54 § 2 eller 4 mom., 55 § 1 mom. eller 2 mom. första stycket, 56 § eller 57 § 2 mom. tredje stycket eller 3 eller 4 mom.

Med böter, högst trehundra kronor, straffes den, som bryter mot 44 §, 46 § 1 mom. fjärde stycket, 50 § 3 mom., 55 § 2 mom. andra stycket, 57 § 2 mom. fjärde stycket, 58 §, 59 § 1 mom. första stycket eller 2, 3 eller 4 mom. eller 60 § 3 mom.

69 §.

Om den, som ertappats med att under färd icke hava medhaft körkort eller, i förekommande fall, handling, som avses i 12 § 2 eller 4 mom., 13 § 4 mom., 27 § 4 mom. eller 57 § 2 mom. fjärde stycket, senast å tredje söckendagen därefter hos vederbörande polismyndighet eller åklagare styrker, att han

Om den, som ertappats med att under färd icke hava medhaft körkort eller, i förekommande fall, handling, som avses i 10 § 6 mom., 12 § 2 eller 4 mom., 13 § 4 mom., 27 § 4 mom. eller 57 § 2 mom. fjärde stycket, senast å tredje söckendagen därefter hos vederbörande polismyndighet eller åklagare styrker, att han

(Gällande lydelse)

vid tiden för förseelsen innehaft gällande körkort eller sådan handling, som nyss sagts, och giva omständigheterna vid handen, att förseelsen haft sin grund i ett tillfälligt förbi-seende, vare han fri från ansvar.

(Föreslagen lydelse)

vid tiden för förseelsen innehaft gällande körkort eller sådan handling, som nyss sagts, och omständigheterna giva vid handen, att förseelsen haft sin grund i ett tillfälligt förbi-seende, vare han fri från ansvar.

Övergångsbestämmelser.

4. Stadgandena under 3 § 1 mom. k), 4 § 1 mom. h) och 3 mom. andra stycket, 6 § 1 mom. c) och f) samt 21 § 2 mom. andra stycket skola icke äga tillämpning å fordon, som före dagen för denna förordnings ikraftträdande undergått besiktning eller för vilket före samma dag typintyg utfärdats, under förutsättning att fordonet vid besiktning eller vid typintygets utfärdande icke var försett med anordning, som i nämnda författningsrum sägs.

4. Stadgandena under 6 § 1 mom. c) samt 21 § 2 mom. andra stycket skola icke äga tillämpning å fordon, som före dagen för denna förordnings ikraftträdande undergått besiktning eller för vilket före samma dag typintyg utfärdats, under förutsättning att fordonet vid besiktning eller vid typintygets utfärdande icke var försett med anordning, som i nämnda författningsrum sägs.

Denna förordning träder i kraft
 a) den 1 juli 1955 såvitt angår bestämmelserna i 3 § 6 mom., 10 § 6 mom., 27 § 6 mom. beträffande hastighetsmätare, 42 § 1 och 2 mom., 46 § 1 mom., 47 § 2 och 3 mom., 48 § 1 mom., 51 §, 52 § 2 mom., 56 § 1 och 2 mom., 57 § 1 mom., 61 § 1 mom., 65 § 1 och 6 mom. samt 67 och 69 §§;

b) den 1 juli 1955 såvitt angår bestämmelserna i 3 § 1 mom. m) och n); dock att dessa bestämmelser icke skola äga tillämpning å bil, som före nämnda dag undergått besiktning eller för vilken dessförinnan typintyg utfärdats, under förutsättning att fordonet vid besiktning

(Gällande lydelse)

(Föreslagen lydelse)

*eller vid typintygets utfärdande icke
var försedd med hastighetsmätare
eller vindrutetorkare;*

*c) den 1 juli 1956 såvitt angår
bestämmelserna i övrigt.*

Utdrag av protokollet över kommunikationsärenden, hållet inför Hans Maj:t Konungen i statsrådet å Stockholms slott den 25 mars 1955.

Närvarande:

Statsministern ERLANDER, ministern för utrikes ärendena UNDÉN, statsråden SKÖLD, ZETTERBERG, TORSTEN NILSSON, STRÄNG, ERICSSON, ANDERSSON, NORUP, HEDLUND, PERSSON, HJALMAR NILSON, LINDELL, NORDENSTAM, LINDSTRÖM, LANGE.

Efter gemensam beredning med statsrådets övriga ledamöter anmäler chefen för kommunikationsdepartementet, statsrådet Andersson, fråga om *förbättrad trafiksäkerhet* samt anför härvid följande.

Jämlikt bemyndigande tillkallade jag den 25 september 1953 landshövdingen E. Mossberg att såsom utredningsman inom kommunikationsdepartementet utarbeta förslag till åtgärder för åstadkommande av en förbättrad trafiksäkerhet. Utredningen antog benämningen 1953 års trafik-säkerhetsutredning.

Den 5 januari 1954 avgav utredningen ett förslag om förstärkning av statspolisorganisationen i syfte att därigenom möjliggöra effektivare övervakning av trafiken. En på förslaget grundad proposition föranledde beslut av 1954 års riksdag.

Härefter har utredningen, till fullföljande av sitt uppdrag, den 15 december 1954 framlagt ett betänkande med förslag till vissa åtgärder för åstadkommande av en förbättrad trafiksäkerhet.

Över sistberörda betänkande jämte därvid fogade författningsförslag har efter remiss utlåtanden avgivits av riksåklagarämbetet, Svea hovrätt, chefen för försvarsstaben, armétygförvaltningen, generalpoststyrelsen, järnvägsstyrelsen, väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, statens väginstitut, statens biltrafiknämnd, statens trafiksäkerhetsråd, statspolisintendenten, överståthållarämbetet — efter hörande av Stockholms stad —, länsstyrelserna i samtliga län med undantag av länsstyrelsen i Kopparbergs län, kontrollstyrelsen, domänstyrelsen, skogsstyrelsen, statens provningsanstalt samt gatunämnden i Malmö, stadsfullmäktige i Hälsingborg och drätselkammaren i Gävle. Yttranden har vidare avgivits av föreningen för samhällsplanering, föreningen Sveriges häradshövdingar, föreningen Sveriges landsfiskaler, föreningen Sveriges stadsdomare, föreningen Sveriges stadsfiskaler, cykel- och mopedfrämjandet, kungl. automobilklubben, motorförarnas helnykterhetsförbund, motormännens riksförbund, nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande, riksförbundet landsbygdens folk, skogsbrukets

motortransportkommitté, svenska cykelfabrikant- och grossistföreningen, svenska lasttrafikbilägareförbundet, svenska lokaltrafikföreningen, svenska omnibusägareförbundet, svenska stadsförbundet, svenska transportarbetareförbundet, svenska vägföreningen, Sveriges advokatsamfund, Sveriges automobilhandlareförbund och bilverkstädernas riksförbund, de två sistnämnda gemensamt yttrande, Sveriges automobilimportörförbund, Sveriges automobilindustriförening, Sveriges bilskolors riksförbund, Sveriges lantbruksförbund, Sveriges läkarförbund, Sveriges motorcykelhandlares riksförbund, Sveriges motorcykelimportörers förbund och trafikförsäkringsföreningen.

Vid yttrandena har i flera fall fogats utlåtanden av andra myndigheter, föreningar m. fl.

Sedan de frågor, som behandlats i utredningens sist omförmälda betänkande, varit föremål för ytterligare beredning inom kommunikationsdepartementet, anhåller jag att nu få upptaga desamma.

Jag hemställer att i detta sammanhang jämväl få upptaga ett av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen i skrivelse den 25 mars 1954 framlagt förslag om införande av skyldighet att under färd med lastbil medföra för bilen utfärdat besiktningsinstrument eller typintyg för att på begäran av polisman eller besiktningsman uppvisas för denne. Över framställningen har överståthållarämbetet, länsstyrelserna i Kronobergs, Malmöhus, Göteborgs och Bohus, Kopparbergs och Norrbottens län, kungl. automobilklubben, motormännens riksförbund och svenska lasttrafikbilägareförbundet yttrat sig.

A. Gällande författningar

Fremst hänvisas till *vägtrafikförordningen den 28 september 1951* (SFS 1951: 648; ang. ändringar se 1952: 164 och 1953: 300).

I det följande kommer jag även att i större eller mindre omfattning beröra vissa andra författningar, nämligen:

lagen den 28 september 1951 om straff för vissa trafikbrott (SFS 1951: 649);

kungörelsen den 7 december 1951 angående vägmärken m. m. (SFS 1951: 744);

kungörelsen den 5 november 1954 med särskilda föreskrifter angående den militära vägtrafiken m. m. (militär vägtrafikkungörelse) (SFS 1954: 636);

kungörelsen sistnämnda dag med särskilda föreskrifter angående civilförsvarets vägtrafik m. m. (vägtrafikkungörelse för civilförsvaret) (SFS 1954: 637);

kungörelsen den 26 juni 1933 angående varningsmärken och säkerhetsanordningar m. m. vid korsningar i samma plan mellan järnväg och väg (SFS 1933: 469);

*kungörelsen den 23 mars 1945 angående straffrihet i vissa fall vid över-
skridande av maximilast m. m. vid transport av vissa skogsprodukter*
(SFS 1945: 75); samt

förordningen den 21 maj 1954 om brännoljeskatt (SFS 1954: 260).

Härjämte åberopas den av bl. a. Sverige biträdde *internationella kon-
ventionen den 24 april 1926 rörande automobiltrafik, kungörelsen den 11*
oktober 1930 med anledning av Sveriges tillträde till nämnda konvention
(SFS 1930: 371; ang. ändringar se 1932: 494, 1948: 475, 1952: 521 och
1954: 796), den likaledes av Sverige biträdde *konventionen den 19 sep-
tember 1949 rörande vägtrafik* ävensom i anledning av sistnämnda kon-
vention utfärdad *kungörelse den 30 juni 1952* (SFS 1952: 520; ang. ändring
se 1954: 795).

B. Vägtrafikolyckorna

Utredningen

Utredningen har i sitt betänkande inledningsvis lämnat en redogörelse för utvecklingen av fordonsbeståndet i riket. Av denna redogörelse framgår, att särskilt antalet motorfordon ökats mycket starkt. Det totala antalet motorfordon har under åren 1946—1953 stigit från 317 000 till 848 000. Därjämte har trafiken sedan sommaren 1952 tillförts cirka 300 000 mopeder. Åtskilliga försök har gjorts att beräkna den framtida utvecklingen av motorfordonsbeståndet, och alla prognoser, som härvid upprä-
tats, räknar med en mycket kraftig stegring i antalet motorfordon. Exem-
pelvis kan nämnas att, enligt en av industriens utredningsinstitut verkställd beräkning, enbart antalet bilar, som år 1953 utgjorde 540 000, vid slutet av år 1960 kommer att uppgå till inte mindre än 900 000.

Frekvensen av olycksfall i trafik har av utredningen belysts genom statistiska uppgifter. Av dessa uppgifter framgår, bl. a., att totala antalet vägtrafikolyckor, som under år 1953 blev föremål för polisundersökning, utgjort 32 706. Enligt utredningens mening kan emellertid med säkerhet antagas, att de redovisade talen är för låga. Antalet anmälda trafikförsäkringsskador utgjorde samma år 83 114. Vid bedömningen av olycksfrekvensen måste vidare hänsyn tagas till att icke alla motorfordon är försäkringspliktiga och att t. ex. övervägande antalet av de fordon, som tillhör stat eller kommun, faller utanför. Åtskilliga vägtrafikolyckor anmäles icke, när däri delaktiga personer föredrager att själva stå skadan. Ytterligare märkes, att försäkringsplikt gäller endast i fråga om skador, som tillfogats annan person än föraren eller sådan egendom, som icke befordras med fordonet. En jämförelse av antalet registrerade motorfordon, trafikintensiteten och antalet motortrafikolyckor enligt statistiska centralbyråns uppgifter ger vid handen att kurvorna för motortrafikolyckorna, motorfordonstrafiken och motorfordonsbeståndet i stort sett väl följer varandra.

Särskild uppmärksamhet bör enligt utredningens mening ägnas de olyckor i trafiken, som haft till följd att människor dödats eller skadats. Vid ett studium av statistiken över dylika olyckor faller — såsom utredningen framhållit — i ögonen, att utvecklingen under åren 1946—1953 inneburit en fortgående stegring av antalet dödade och skadade. År 1953 kom enligt statistiska centralbyråns uppgifter över polisundersökta olyckor 15 956 personer till skada vid vägtrafikolyckor. Härav utgjorde antalet dödade 923, antalet svårt skadade (fall med längre sjukhusvistelse eller bestående invaliditet) 3 414 samt antalet lindrigare skadade 11 619. Åtskilliga trafikolyckor, huvudsakligen sådana där skadorna är ringa, kommer emellertid aldrig till polisens kännedom. Antalet personer, som för trafikolycksfall lagts in för sluten vård på sjukhus eller behandlats å sjukhusens öppna mottagningar, uppgick år 1947 till icke mindre än 19 565, medan statistiska centralbyrån för samma år angav antalet vid vägtrafikolyckor skadade till 9 855. — Av tillgängliga statistiska uppgifter framgår vidare, att bilförare och bilpassagerare i förhållandevis liten utsträckning drabbas av dödliga eller andra svårare kroppsskador, varemot procent-siffrorna för dessa två grupper är högre när det gäller lindrigare skador. I fråga om motorcykelförarna däremot visar statistiken mycket höga siffror för dem, som dödats eller erhållit svårare skador. En femtedel av alla dem, som år 1953 dödats i vägtrafiken, var förare av tunga motorcyklar. Nära hälften av de dödade i vägtrafiken år 1953 var cyklister eller fotgängare. Även i fråga om svårare kroppsskador visar dessa två trafikantgrupper höga siffror — tillhoppa 40,1 % av alla sådana skadefall i vägtrafiken. Av de dödade fotgängarna var nära en tredjedel under 10 år. Dödsoffren bland fotgängarna var också påfallande många i den äldsta åldersklassen; hit hörde ungefär en tredjedel av hela antalet. Påfallande är — enligt vad utredningen framhållit — att antalet vägtrafikolyckor i städerna är större än på landsbygden men att antalet dödsolyckor i vägtrafiken är betydligt högre på landsbygden än i städerna. Två tredjedelar av alla dödsolyckor inträffade på landsbygden. Över huvud är olyckor med svårare påföljder relativt sett talrikare på landsbygden än i städerna.

Utredningen har påvisat, att den svenska officiella statistiken icke är så utformad, att den medger närmare slutsatser om orsakerna till trafikolyckorna. På privat initiativ har emellertid genom trafikförsäkringsförningen genomförts en relativt omfattande undersökning rörande de vägtrafikolyckor med personskador, som anmälts under år 1947. Vidare har på utredningens uppdrag verkställts en bearbetning av tillgängligt material beträffande de vägtrafikolyckor med dödlig utgång, som inträffat under år 1952. Resultatet av undersökningarna har utförligt redovisats i tabeller, som införts i betänkandet. Vidare har vid betänkandet fogats en kortfattad redogörelse för varje trafikolycksfall med dödlig utgång, som inträffat år 1952.

Beträffande resultatet av undersökningen för år 1947 har utredningen framhållit bl. a. följande. Vid studiet av materialet finner man, att väg- och gatukorsningarna dominerar som riskökande faktor. Därefter kommer kurvor och anslutningar mellan allmän och enskild väg. Vid 52 olyckor med dödlig utgång, utgörande 17,7 % av samtliga dödsolyckor, bedömdes korsning ha haft betydelse för olyckans uppkomst. Av det beräknade totala antalet olyckor inom detta utredningsmaterial har i 27,1 % av fallen korsning bedömts såsom riskökande faktor. — Halt vinterväglag har spelat en framträdande roll som olycksfrämjande faktor, och därefter har slirigt väglag haft betydelse vid olyckornas uppkomst. Vinterväglag har vid dödsolyckor i 10,5 % och vid olyckor med annan personskada i 16,6 % av fallen haft betydelse som riskökande faktor. — I ett mycket stort antal fall har skymd sikt av olika slag haft betydelse för olyckans uppkomst. De största grupperna i denna tabell är fall, då sikten skymts av buskar, häckar, träd etc., vidare fall, då sikten skymts av fordon på vägbanan och slutligen fall, då sikten varit skymd genom någon del av fordonet eller dess last. 9,5 % av dödsolyckorna har orsakats av att sikten varit skymd för föraren genom del av fordonet eller dess last. Här innefattas exempelvis sådana fall, då föraren under backning icke kunnat iakttaga barn, som uppehållit sig omedelbart bakom bilen. — Särskild uppmärksamhet förtjänar mörkret såsom olycksbefrämjande faktor. Vid inte mindre än 13,7 % av dödsolyckorna har mörker haft betydelse såsom riskökande faktor. Sammanfattas alla dödsolyckor, vid vilka skymning, gryning och mörker haft betydelse, stiger antalet till 23,6 %. — Däremot har fel på fordonen endast i ett ganska ringa antal fall medverkat till trafikolyckor. Utredningen har dock såsom sin åsikt framhållit, att fordonens dåliga beskaffenhet sannolikt spelar en större roll som olycksfaktor än vad polisutredningarna ger vid handen. — En gruppering av undersökningsmaterialet med hänsyn till de fel, som motorfordonsförarna begått i trafiken, visar att felaktigt beteende vid korsande av väg eller vid kursändring kunnat konstateras vid 214 olyckor. Vårdslös omkörning har orsakat 174 olyckor. Oförsiktighet vid passerande av fotgängare har föregat vid 132 olyckor. Felaktigt beteende vid möte eller förande av fordon på fel sida av vägen har vållat 104 olyckor. För hög hastighet har orsakat 95 olyckor. I runt tal 20 % av de felhandlingar, som begåtts av förare i samband med dödsolyckor, har kunnat hänföras till orsaksgruppen för hög hastighet. Härvid måste även beaktas, att, enär försäkringskyddet i regel icke omfattar skydd för föraren, sådana olyckor, vid vilka endast föraren dödats eller skadats, blott undantagsvis förekommer i grundmaterialet.

Beträffande undersökningen rörande dödsolyckorna i vägtrafiken år 1952 har utredningen framhållit, bl. a., att i fråga om olyckor, i vilka motorfordonsförare varit inblandade, för hög hastighet ansetts ha med-

verkat vid 137 olyckshändelser och att dessa händelser utgör den näst största gruppen i materialet. Vidare är att märka, att förekomsten av korsväg eller sidoväg i 146 fall angivits såsom medverkande omständighet till dödsolycka. Av dessa siffror kan utläsas, att hög hastighet hos motorfordonen samt förekomsten av vägkorsningar och anslutande vägar i påfallande hög grad påverkar olycksstatistiken. Fotgängares oförsiktiga beträdande av körbanan utgör en annan vanlig omständighet, som medverkar till uppkomsten av dödsolyckor. Spritpåverkan eller påverkan av drog har anförts såsom medverkande omständighet i 42 fall beträffande motorförare, i 9 fall beträffande cykelåkare, i 12 fall beträffande fotgängare och i ett fall beträffande annan trafikant eller sålunda i sammanlagt 64 fall.

Utredningen — som icke ansett sitt uppdrag avslutat med det nu framlagda betänkandet — har i förevarande sammanhang upptagit i första hand en rad olika spörsmål, vilka äger samband med fordonens hastighet och tyngd såsom olycksframkallande faktor. Därjämte har utredningen ägnat särskild uppmärksamhet åt de olyckor, som inträffat under mörker och äger samband med att fordon och trafikanter icke är tillräckligt väl synliga.

För vinnande av en bättre trafiksäkerhet har utredningen föreslagit *dels* hastighetsbegränsning utom och inom tätbebyggt samhälle, *dels* skylldighet att stanna vid huvudled, *dels* regler för passerandet av vissa järnvägs-korsningar, *dels* regler rörande omkörning, *dels* föreskrifter om maximalast, *dels* föreskrifter om fordons belysningsutrustning m. m., *dels* ock föreskrifter om hastighetsmätare m. m.

Yttrandena

I nära nog samtliga yttranden har framhållits, att förhållandena på vägarna icke är tillfredsställande ur säkerhetssynpunkt och att åtgärder med ändamål att åstadkomma en förbättring är önskvärda för att icke säga nödvändiga. Icke i något yttrande har behovet av sådana åtgärder blivit bestritt. I vissa hänseenden har — på sätt kommer att framgå av det följande — yppats delade meningar om flera av de åtgärder, som utredningen föreslagit i detta syfte. Genomgående har emellertid i yttrandena betonats, att utredningens förslag går i rätt riktning och utgör ett betydelsefullt steg på vägen mot en förbättrad trafiksäkerhet.

Departementschefen

De förslag, som utredningen framlagt, kan i korthet sägas gå ut på en skärpning och närmare reglering av bestämmelserna om förarnas uppträdande i trafiken samt strängare krav på de särskilda anordningar, med vilka fordonen skall vara utrustade. Jag ansluter mig till utredningens mening, att vid sidan av pågående åtgärder för förbättrande av vägnätet en skärpning av reglerna på förevarande områden kan på längre sikt leda

till en förbättring av trafiksäkerheten och en minskning av olycksfrekvensen. Målet kan givetvis icke nås utan uppoffringar. Vad angår den föreslagna närmare regleringen av förarnas uppträdande innebär föreskrifter av denna art att på trafikanterna lägges band, som kan synas överflödiga och irriterande i de fall, då vederbörandes eget omdöme säger honom, att en överträdelse icke skulle medföra någon fara. Bestämmelserna om viss utrustning å fordonet medför vissa kostnader för trafikanterna. Frågan om trafiksäkerheten är emellertid av den vikt, att dylika betänkligheter icke får vara avgörande. Det bör beaktas, att fråga i sista hand är om åtgärder, som föreskrives i trafikanternas eget intresse. Utan att föregripa mitt ställningstagande till de särskilda åtgärder, som de sakkunniga föreslagit, vill jag därför redan här uttala, att jag anser hänsyn till trafiksäkerheten motivera mera långtgående bestämmelser än de nu gällande.

C. Hastighetsbegränsning

Utredningen

Utredningen har inledningsvis redogjort för de i Sverige tidigare och alltjämt gällande reglerna om maximihastighet för motorfordon samt har därvid erinrat, att bestämmelser om allmän maximihastighet varit gällande fr. o. m. år 1907 till ikraftträdandet av 1930 års motorfordonsförordning och att liknande bestämmelser för tätbebyggda områden bibehållits ända till ikraftträdandet av 1936 års vägtrafikstadga. Alltjämt gäller enligt 56 § vägtrafikförordningen, att buss eller lastbil inom tätbebyggt område icke får framföras med högre hastighet än 40 km i timmen och annorstädes ej med högre hastighet än 60 km i timmen. Sistnämnda hastighet är dessutom icke tillåten för alla bussar och lastbilar. Härjämte gäller vissa ytterligare begränsningar av hastigheten, vilka är tillämpliga beträffande såväl bussar och lastbilar som personbilar. Såsom exempel kan anföras att, om släpvagn kopplas till en bil, fordonen icke får föras med mer än 50 km i timmen samt att, om två släpvagnar tillkopplats, hastigheten är begränsad till 40 km i timmen. — Utredningen har också redogjort för gällande bestämmelser om hastighetsbegränsning i olika europeiska länder samt i Amerikas förenta stater.

Vidare har utredningen med omfattande statistiskt material och siffermässiga beräkningar sökt belysa *dels* i vad mån hög hastighet kan antagas ha medverkat till uppkomna trafikolyckor, *dels* vilka hastigheter som kan betecknas såsom vanliga på svenska vägar, *dels* hur motorfordonen successivt utvecklats mot större fartmöjligheter, *dels* hur farten inverkar på fordonens levande kraft och bromssträckor, *dels* hur en fartbegränsning visat sig inverka på hastigheten i allmänhet, *dels* ock hur hastigheten inverkar på framkomligheten. Härjämte har utredningen redovisat vissa erfarenheter av bestämmelser om fartbegränsning i främmande

länder liksom ock de erfarenheter, som vunnits rörande effekten av vissa på särskilda orter i Sverige (Tranebergsbron i Stockholm samt Karlskoga stad) införda speciella föreskrifter om fartbegränsning.

På grundval av det sålunda förebragta materialet har utredningen såsom sin mening framhållit, att hög hastighet är en av de viktigaste — ja, kanske den allra viktigaste — olycksframkallande faktorn i vägtrafiken. Till stöd för denna mening har utredningen åberopat bl. a. följande omständigheter. Om fordonen i allmänhet framföres med hög hastighet, blir antalet olyckor av svår beskaffenhet större än om hastigheten är lägre. De flesta trafikolyckorna i vårt land inträffar i städerna, där trafikhastigheten är relativt låg, men ungefär $\frac{2}{3}$ av alla dödsolyckor i trafiken äger, detta oaktat, rum på landsbygden, där hastigheten merendels är betydligt högre än i städerna. Erfarenheten visar också, att olyckornas antal och svårhetsgrad stigit, då tidigare gällande generella hastighetsbestämmelser slopats samt att, då hastigheten sänkts, t. ex. därigenom att begränsande maximibestämmelser införts, detta haft en förmånlig inverkan och lett till ett minskat antal olyckor. — Att fordonens hastighet på detta sätt utövar ett stort inflytande såväl på olycksfrekvensen som på olyckornas svårhetsgrad, beror kanske i första hand på att den levande kraften hos ett fordon ökas mycket starkt vid ökad hastighet. Men även andra omständigheter medverkar direkt till den höga hastighetens farlighet. Att ett fordon under färd snabbt kan inbromsas är uppenbarligen av vikt ur trafiksäkerhetssynpunkt. Vid en trafiksäker bromsning uppgår bromssträckan med hänsyn tagen till reaktionstiden vid en hastighet av 80 km i timmen till 120 m samt växer vid 100 km i timmen till 180 m och vid 120 km i timmen till 255 m. — Våra huvudvägar torde visserligen ofta projekteras för hastigheter upp till 80—120 km i timmen, men dessa tal är endast riktvärden, som måste underskridas där terrängen så kräver. — Hög hastighet ger föraren mindre tid att manövrera sitt fordon till undvikande av en olycka. Under mörker blir den alltför höga hastigheten särskilt farlig. Den innebär då ofta, att fordonet föres med en hastighet, som är så stor, att fordonet icke kan stanna inom den sträcka, som upplyses av dess strålkastare. Visserligen är förarens personliga skicklighet en av de viktigaste faktorer, som bör vara avgörande, då det gäller att bestämma den hastighet, varmed ett fordon bör framföras. Men hög hastighet hos ett fordon medför, att övriga trafikanter får kortare rådrom än vanligt för sitt eget handlande. Även den oerfarne och den som är psykiskt eller fysiskt ofullkomlig i ena eller andra hänseendet måste kunna röra sig i trafiken och därvid åtnjuta ett tillfredsställande mått av säkerhet. Motorförarna, som i regel får anses utgöra de ur utbildningssynpunkt mest kvalificerade trafikanterna, får vara beredda att delvis rätta sin hastighet och sitt allmänna uppträdande i trafiken efter de förutsättningar, som är för handen hos de mindre kvalifi-

cerade trafikanterna. Ett mycket stort antal olyckor har orsakats av att trafikanter felbedömt hastigheten hos annalkande fordon. Av betydelse är också det förhållandet, att sikten från anslutande vägar ofta är starkt nedsatt och att en trafikant, även om han stannar före utfarten på den korsande vägen, löper risk för att ett fordon med hög hastighet kan uppträda, då han väl kommit ut på densamma. En övre gräns för hastigheten minskar variationerna i körhastigheten på vägarna och därmed också antalet omkörningar. Av särskild betydelse är att nedbringa frekvensen av de farligaste omkörningarna, nämligen sådana som sker då det framförvarande fordonet har hög hastighet. — De nu anförda skälen talar enligt utredningen med styrka för att bestämmelser om maximihastighet kan ha en viktig uppgift att fylla ur säkerhetssynpunkt.

Vad angår tänkbara invändningar mot en bestämmelse om maximihastighet har utredningen särskilt behandlat omkörningssituationen och därvid framhållit, att en omkörning bör ske så snabbt som möjligt. Emellertid har utredningen under hänvisning till det nyss anförda sagt sig förmena, att en bestämmelse om hastighetsbegränsning — där en sådan gäller — bör avse även omkörningar; eljest skulle en förare i tät trafik praktiskt taget alltid kunna åberopa, att han befunne sig under omkörning. — Utredningen har icke kunnat finna något som helst stöd för det ofta hörda påståendet, att existensen av en fartgräns skulle överlag driva upp hastigheterna i riktning mot den maximalt tillåtna hastigheten. Tvärtom har utredningen funnit erfarenheten visa, att en fartgräns leder till en allmän dämpning av hastigheterna — även de hastigheter, som ligger långt ifrån fartgränsen — och att en sådan gräns därför är ett medel icke endast att eliminera de mycket höga hastigheterna utan även att åstadkomma en säkrare och bättre hastighetsanpassning i allmänhet. — Ej heller har utredningen kunnat finna, att en hastighetsbegränsning skulle innebära någon otillbörlig inskränkning i möjligheterna att effektivt utnyttja motorfordonen. Eftersom blott ett relativt litet antal av fordonen framföres med icke önskvärd hastighet, skulle en rimlig fartgräns beröra blott en minoritet bland förarna och skulle för övriga förare knappast framstå såsom någon mera påtaglig inskränkning i deras rätt att fritt anpassa hastigheten efter vad trafiksituationen kräver. Man kan enligt utredningen knappast göra gällande, att fordonsförarna med avseende på förstånd och omdöme representerar något slags urval bland befolkningen. Bland motorförarna finns personer med dåligt omdöme, med låg förståndsutveckling, och det finns även de, som är hårda och känslökalla. På grund av dessa förhållanden måste det enligt utredningens uppfattning förefalla nästan äventyrligt att utan någon fastställd gräns uppåt överlämna hastighetsanpassningen vid framförande av motorfordon, som i regel är stora och tunga maskiner med hastighetskapaciteter på upp till 150 km i timmen och mera, helt till den enskilde förarens eget omdöme.

— Frågan om möjligheten att övervaka efterlevnaden av en bestämmelse om allmän hastighetsbegränsning bör enligt utredningens mening ses ur den synpunkten, att för närvarande stor svårighet föreligger för polisen att åstadkomma övertygande bevisning då en förare — trots att någon olycka icke inträffat — ändock betett sig så, att han måste anses ha brustit i varsamhet. Att genom en fartgräns skapa en möjlighet att ingripa mot dem, som färdas med alltför hög hastighet, är angeläget särskilt ur den synpunkten, att fortkörarna ofta torde utgöras av förare, som i allmänhet är värdslösa i trafiken och som brister i hänsyn till sina medtrafikanter.

Utredningen har sagt sig vara övertygad om att en lägre körhastighet i allmänhet på våra gator och vägar kommer att leda till en förbättrad trafiksäkerhet och att den enda möjlighet, som föreligger att genom författningsbestämmelser påverka fordonets körhastighet, är att föreskriva en högsta hastighet, som icke får överskridas. Införandet av en fartgräns skulle enligt utredningen gynnsamt påverka trafiksäkerheten i två hänseenden, nämligen dels genom att de ur trafiksäkerhetssynpunkt farligaste hastigheterna skäres bort och dels genom att hela trafikrytmen blir lägre med en bättre hastighetsanpassning i allmänhet som följd.

Vad först angår den fartgräns, som enligt utredningen bör gälla vägar i allmänhet utom tätbebyggda områden, har framhållits såsom angeläget, att denna gräns å ena sidan sättes så högt att den inte onödigtvis verkar hindrande på den trafik, som framgår med en efter våra förhållanden normal hastighet, men å andra sidan så lågt, att en erforderlig hastighetsminskning kommer till stånd. Ur dessa synpunkter har utredningen funnit en hastighetsgräns av 80 km i timmen vara lämplig utom tätbebyggt område för lättare fordon (personbilar, motorcyklar m. fl.).

Utredningen har övervägt, huruvida denna maximihastighet bör vara absolut eller om den bör ges karaktären av en s. k. prima-facie-gräns, sådan som tillämpas flerstädes i Amerikas förenta stater. En sådan regel innebär, att förare, som hållit en hastighet utöver den fastställda gränsen, kan fria sig från ansvar genom att förebringa övertygande utredning om att hastigheten likväl icke varit för hög i förhållande till omständigheterna. Utredningen har dock stannat inför att gränsen bör vara absolut, dvs. att den som överskrider gränsen under alla förhållanden är förfallen till ansvar för det att han färdats med för hög hastighet.

Eftersom en fartgräns av 80 km i timmen kan komma att framstå som alltför låg, då fråga är om väg av alldeles speciellt god beskaffenhet, på vilken trafikriskerna får anses ringa, har utredningen förordat att, om särskilda skäl föreligger, länsstyrelse skall kunna genom särskilt beslut höja hastighetsgränsen till 90 km i timmen. — Vidare bör liksom hittills på den egentliga landsbygden kunna bestämmas en lägre hastighetsgräns än

80 km i timmen på platser, där förhållandena påfordrar, att fordonen regelmässigt framföres med lägre hastighet än den generellt medgivna. Utredningen har sagt sig vilja kraftigt understryka angelägenheten av att denna möjlighet begagnas i någorlunda stor utsträckning.

Vad särskilt angår hastigheten å gator och vägar inom tätbebyggda områden har utredningen funnit det förhållandet, att myndigheterna i växande utsträckning ansett sig böra med stöd av nu gällande bestämmelser begränsa hastigheten inom sådana områden, utgöra ett bevis för att ett ganska allmänt behov föreligger av en särskild fartgräns inom samhällen med tätbebyggelse. Detta behov har även kommit till utredningens kännedom på flera andra sätt, t. ex. genom upprepade framställningar om hastighetsbegränsning på vissa vägar. Så t. ex. har överståthållarämbetet i en den 20 november 1952 dagtecknad skrivelse till Kungl. Maj:t uttalat sig för att hastighetsgränsen för bussar och lastbilar generellt bör inom tätbebyggda områden sättas till högst 50 km i timmen, varvid såsom skäl för den valda hastighetsgränsen anförts, bl. a., att framkomligheten på gatorna ökas, om trafiken löper undan så fort som behörig hänsyn till trafiksäkerheten tillåter, samt att, om bussarnas och lastbilarnas hastigheter något höjes, antalet omkörningar kan antagas komma att nedgå. Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen har i yttrande över överståthållarämbetets framställning bl. a. betonat fördelarna av att samtliga fordon i en trafikström förmås att framgå med samma hastighet.

Utredningen har på grund av de erfarenheter, som föreligger, ansett, att en för tätbebyggda områden avsedd hastighetsgräns lämpligen bör sättas till 45 km i timmen.

Efter införandet av en 45 km-gräns bör enligt utredningens mening tillses, att den enhetlighet, som eftersträvas, icke går förlorad. Utan tvivel kan det emellertid understundom befinnas, att en hastighetsgräns av 45 km i timmen icke är lämplig beträffande ett visst område eller en viss väg eller gata. Enligt nu gällande stadgande i 61 § 1 mom. vägtrafikförordningen tillkommer det, såvitt angår stads område, stadsmyndighet och eljest länsstyrelse att fatta beslut i sådana frågor. Det måste emellertid efter antagandet av en hastighetsgräns anses synnerligen angeläget, att avsteg icke göres från gränsen annat än då sådant betingas av verkligt vägande skäl och att även de eventuellt behövliga undantagsreglerna blir så enhetliga som möjligt. För att kunna vinna en större enhetlighet i besluten utan att dock överge de fördelar, som är förenade med att beslutanderätten ligger hos en lokal myndighet, har utredningen föreslagit en sådan ändring i 61 § 1 mom. vägtrafikförordningen, att stadsmyndighets rätt att besluta om färdhastighet samt att besluta huruvida väg skall anses som huvudled överflyttas på länsstyrelsen.

Vad åter angår de särskilda hastighetsreglerna för lastbilar och bussar går dessa, såsom förut sagts, ut på att hastigheten är begränsad till 60 km i timmen. Att särskilda bestämmelser för dessa fordon bör gälla även i framtiden har utredningen funnit uppenbart. Utredningen har förordat, att den nu gällande hastighetsgränsen i princip bibehålles för bussar och lastbilar. I samband härmed har utredningen emellertid framhållit, att på senare tid ett allt större antal lastbilar och bussar kommit i bruk, vilka beträffande såväl konstruktion som vikt mera är att jämställa med personbilar än med övriga lastbilar och bussar. Utredningen har funnit hinder ur trafiksäkerhetssynpunkt icke möta att beträffande hastighetsföreskrifterna jämställa de lättare lastbilarna och bussarna med personbilar och har därför föreslagit, att den särskilda hastighetsgränsen av 60 km i timmen endast skall gälla för lastbilar och bussar med en totalvikt över 2 500 kg.

Enligt utredningens mening är det ur trafiksäkerhetssynpunkt alldeles särskilt nödvändigt, att hastigheten vid färd i mörker anpassas med hänsyn till den begränsning av den fria sikten, som sammanhänger med strålkastarljusets räckvidd. Vikten av en sådan hastighetsanpassning torde emellertid i det allmänna medvetandet icke framstå på långt när så klar, som önskvärt vore, och utredningen har ansett det nödvändigt, att uppfattningen om fordonsförarens skuld till påkörning under mörker undergår en väsentlig skärpning.

Utredningen säger sig ha övervägt möjligheterna att för färd under mörker fastställes en högsta tillåtna hastighet, lägre än den som föreslagits att gälla för färd i dagsljus, men har stannat för att behov av en sådan särbestämmelse icke föreligger. Däremot har utredningen föreslagit ett tillägg till 46 § 1 mom. vägtrafikförordningen av innehåll, att förare av fordon under mörker alltid skall anpassa hastigheten så, att fordonet kan stannas å den del av den framförvarande vägbanan, som föraren tydligt kan överskåda.

Yttrandena

Beträffande förslaget om införande av allmän hastighetsbegränsning på vägar i allmänhet utom tätbebyggda områden har synnerligen delade meningar gjort sig gällande. I många yttranden har förslaget rönt kraftig gensaga. Även bland dem, som i princip tillstyrkt förslaget, har i allmänhet uttalats stor tvekan om dess verkningar. Åtskilliga yttranden innehåller yrkanden om modifikationer i utredningens förslag eller utkast till andra regler med samma syfte.

Bland dem som förordat bestämmelser om hastighetsbegränsning i hudsaklig överensstämmelse med utredningens förslag märkes främst *Svea hovrätt, armétygförvaltningen, statspolisintendenten, länsstyrelserna i Älvs-*

borgs, Värmlands, Örebro, Gävleborgs, Jämtlands, Västerbottens och Norrbottens län, statsåklagaren och polismästaren i Stockholm, landsfogdarna i Stockholms, Kalmar, Gotlands, Hallands, Skaraborgs, Värmlands, Västmanlands och Gävleborgs län, nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande, föreningen Sveriges häradshövdingar, föreningen Sveriges landsfiskaler, föreningen Sveriges landsfogdar, svenska stadsförbundet, Sveriges bilskolors riksförbund, Sveriges motorcykelhandlares riksförbund och riksförbundet landsbygdens folk. De flesta tillstyrkande yttranden har dock avgivits med uttalad tvekan, och mot åtskilliga yttranden av myndigheter och korporationer har reservationer anmälts. — De argument, som anförts till stöd för förslaget, är genomgående desamma som utredningen åberopat, nämligen främst att åtgärden är ägnad att leda till att trafikens tempo i allmänhet blir lugnare än hittills varit fallet men även att en absolut hastighetsgräns ger ett betydligt bättre utgångsläge för de trafikövervakande myndigheterna i fråga om ingripanden mot de oförsvarligt höga hastigheterna. Allmänt har — även i eljest klart tillstyrkande yttranden — framhållits, att en förutsättning för införandet av en bestämmelse om absolut hastighetsbegränsning är att tillräckliga möjligheter skapas att övervaka bestämmelsen. Sistnämnda synpunkt har särskilt starkt understrukits av *statspolisintendenten, länsstyrelsen i Norrbottens län* och *föreningen Sveriges landsfiskaler*.

I vissa yttranden — bl. a. dem som avgivits av *riksåklagarämbetet, statens trafiksäkerhetsråd, länsstyrelsen i Uppsala län* och *landsfogden i Östergötlands län* samt *föreningen Sveriges stadsdomare* — har föreslagits, att regler av den innebörd, utredningen skisserat, införes med en till tiden begränsad giltighet, t. ex. för två eller tre år, och att man först efter utgången av denna tid på grund av vunna erfarenheter tar slutlig ställning till frågan om införande av en allmän fartgräns.

Några yttranden innehåller tillstyrkande av utredningens förslag med den modifikation, att hastighetsgränsen bör sättas högre än utredningen förordat. Till denna grupp hör yttrandena från *länsstyrelsen i Gotlands län* och *stadsfiskalen i Visby*, vilka förordat en maximihastighet av 90 km i timmen, ävensom *landsfogden i Norrbottens län, vägförvaltningen i Gävleborgs län* och *svenska transportarbetareförbundet*, vilka förordat en maximihastighet av 100 km i timmen.

Åtskilliga i princip tillstyrkande yttranden betonar, att riktiga möjligheter måste beredas till undantag från den allmänna regeln i fråga om goda vägar. *Länsstyrelsen i Örebro län* har föreslagit, att länsstyrelsen skall erhålla möjlighet att beträffande vissa vägar medgiva en hastighet av 100 km i timmen. *Länsstyrelserna i Älvsborgs, Värmlands och Gävleborgs län, riksförbundet landsbygdens folk* m. fl. har ansett, att länsstyrelsen bör kunna medgiva fri hastighet å viss eller vissa vägar.

I några fall har uttalats, att en regel om absolut hastighetsbegränsning

icke bör gälla fordon, som verkställer omkörning. Denna mening har biträtts av bl. a. *generalpoststyrelsen, väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, länsstyrelsen i Jämtlands län och gatunämnden i Malmö.*

Den av utredningen diskussionsvis nämnda s. k. prima-facie-regeln har tilldragit sig intresse i många av yttrandena. *Länsstyrelserna i Östergötlands och Kronobergs län, statens biltrafiknämnd och svenska lokaltrafikförningen* har uttryckligen tillstyrkt en sådan regel framför de bestämmelser, som utredningen förordat. *Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen* har förordat att en sådan regel införes försöksvis. Från åtskilliga håll, där man stannat för att förorda annan principiell lösning, har också uttalats beklagande, att prima-facie-regelns verkningar och tillämpning på svenska förhållanden icke blivit närmare undersökta. Till denna grupp är att räkna bl. a. yttrandena från *Svea hovrätt, statspolisintendenten, domänstyrelsen, länsstyrelsen i Stockholms län, gatunämnden i Malmö, motorförarnas helnykterhetsförbund, motormännens riksförbund, svenska vägföreningen och Sveriges läkarförbund.* — Å andra sidan har i några yttranden uttsagts, att prima-facie-regeln är främmande för svensk rättsuppfattning. Denna invändning har kommit till synes i åtskilliga av de yttranden, vilka innefattar tillstyrkande av utredningens förslag, såsom *riksåklagarämbetet*, samt har vidare utvecklats av bl. a. *landssekreteraren i Norrbottens län.* I några yttranden har också antytts, att en prima-facie-regel skulle innebära en alltför långt gående uppmjukning av hastighetsgränsen och medföra svårigheter ur kontrollsynpunkt.

I åtskilliga yttranden har som ett alternativ till en allmän regel om hastighetsbegränsning framförts tanken på att i större omfattning införa speciella hastighetsbegränsningar för vissa vägar. Denna mening har omfattats av bl. a. *statens väginstitut*, som framhållit att trafikriskerna på vissa håll är särskilt stora och av permanent natur, samt ansett att en hastighetsbegränsning inom t. ex. hela yttre stockholmsråjongen till 80 km i timmen är väl motiverad.

Bland dem, som avstyrkt en allmän hastighetsbegränsning, är särskilt att nämna *statens väginstitut, domänstyrelsen, överståthållarämbetet, Stockholms stad, länsstyrelserna i Stockholms, Södermanlands, Jönköpings, Kalmar, Blekinge, Kristianstads, Malmöhus, Hallands, Göteborgs och Bohus, Skaraborgs, Västmanlands och Västernorrlands län, åklagarmyndigheterna i Göteborg och Malmö, poliskamrarna i Malmö och Hälsingborg, landsfogdarna i Södermanlands, Blekinge, Göteborgs och Bohus samt Västernorrlands län, stadsfullmäktige i Hälsingborg, drätselkammaren i Gävle, cykel- och mopedfrämjandet, bilverkstädernas riksförbund, föreningen för samhällsplanering, föreningen Sveriges stadsfiskaler, kungl. automobilklubben, motorförarnas helnykterhetsförbund, motormännens riksförbund, svenska vägföreningen, Sveriges advokatsamfund, Sveriges automobilhandlareförbund, Sveriges automobilimportörförbund, Sveriges automobilin-*

dustriförening, Sveriges motorcykelimportörers förbund, svenska lasttrafikbilägareförbundet, Sveriges lantbruksförbund och Sveriges läkarförbund.

Bland de skäl, vilka anförts mot utredningens förslag, är främst att nämna ett, som åberopats i nära nog samtliga avstyrkande yttranden, nämligen att en absolut hastighetsgräns icke i och för sig är ägnad att nedbringa antalet olyckor i trafiken. Denna ståndpunkt har med särskild skärpa åberopats av *en reservant inom statens trafiksäkerhetsråd*, vilken ansett att utredningens ståndpunktstagande berott på underlåtenhet att särskilja begreppet »hög hastighet» och begreppet »för hög hastighet». Vad utredningen anfört ger enligt reservantens mening otvetydigt vid handen, att »för hög hastighet» varit den dominerande orsaken vid ett flertal vägo-olyckor men att de »höga hastigheternas» roll såsom olycksalstrare är av relativt ringa omfattning. *Statens väginstitut* har framhållit, att ett mycket stort antal trafikolyckor visserligen beror på att bilarna framföres oförsiktigt vid farliga punkter på vägarna men att detta förhållande icke till någon del kan avhjälpas genom en allmän hastighetsbegränsning, eftersom vid varje sådan punkt den kritiska hastighetsgränsen ligger lägre än 80 km i timmen.

Vidare är att nämna det argument, som går ut på att ett stadgande om hastighetsbegränsning för att få någon effekt måste bli föremål för en mycket effektiv övervakning samt att resurser för en sådan övervakning saknas. Även detta argument har kommit till synes i flertalet av de yttranden, som ställt sig avvisande till utredningens förslag. Såsom exempel må anföras yttrandet av *överståthållarämbetet*, vari framhållits, att den av 1954 års riksdag beslutade utökningen av statspolisorganisationen icke medför att denna ännu på lång tid blir rustad att effektivt sköta den övervakning, som blir erforderlig, särskilt som — åtminstone i Stockholm — ej ens första etappen av utökningen påbörjats utan tvärtom statspolisstyrkan måst minskas på grund av arbetskonflikt. *Länsstyrelsen i Södermanlands län* har ansett, att den ökade arbetsbördan kommer att betänkligt minska polisens resurser för andra och viktigare övervakningsuppgifter. *Sveriges automobilindustriförening* m. fl. har givit uttryck åt tankegången, att den föreslagna nya bestämmelsen icke kommer att respekteras av flertalet förare och därigenom kommer att minska respekten för trafikföreskrifter överhuvud. *Sveriges advokatsamfund* har yttrat, att utredningens förslag helt saknar förankring i det allmänna rättsmedvetandet.

Ett annat skäl mot förslaget, vilket kommit till synes i flertalet yttranden — såväl tillstyrkande som avstyrkande — är det, att en absolut hastighetsgräns icke anses minska utan tvärtom öka riskerna vid omkörning. Särskilt kraftigt har denna synpunkt framhävts i yttrandena av *kungl. automobilklubben* och *motormännens riksförbund*. Den förra av dessa sammanslutningar har bl. a. åberopat att på riksväg 1 mellan Stockholm

och Hälsingborg finnes endast något över 100 sträckor utan spärrlinje, vilka uppgår till 1 km eller mera, samt att möjligheterna att utan över-skridande av maximihastigheten köra om t. ex. en lastbil, som håller föreskrivna 60 km i timmen, därigenom blir ytterst begränsade och mestadels helt obefintliga. *Länsstyrelsen i Stockholms län* har ansett, att utredningen — som själv sagt sig ha konstaterat att det endast mera sällan förekommer fall, då den som omköres, minskar sin hastighet i enlighet med vägtrafikförordningens föreskrift — därigenom riktat en vägande in-vändning mot sitt eget förslag.

I ett stort antal yttranden har framhållits, att en maximering av hastig-heten kan medföra risk för att trafikövervakningen blir fel inriktad och huvudsakligen kommer att koncentreras till goda vägar, varest förarna erfarenhetsmässigt håller hög hastighet, men lämnar åsido de fall, då en hög hastighet vållar verklig trafikfara. *Länsstyrelsen i Skaraborgs län* har be-farat, att bestämmelsen kommer att leda till trakasseri, kitslighet och an-giveri med ty åtföljande olust och irritation hos den trafikerande allmän-heten. *Motormännens helnykterhetsförbund* har ansett, att utredningen på denna punkt gått mot sina i tidigare betänkande gjorda uttalanden om att polisens uppgift inte i första hand bör vara att beivra förseelser utan att vara vägtrafikanternas hjälpare och trafiksäkerhetens talesmän.

Från flera håll har vidare sagts, att den föreslagna regeln om hastig-hetsbegränsning innebär en olämplig schematisering, som medför att vägarnas, fordonens och förarnas kapacitet icke utnyttjas. *Väg- och vatten-byggnadsstyrelsen* har bestritt riktigheten av vad utredningen yttrat om att det icke skulle vara möjligt och lämpligt att på framtida vägar hålla den hastighet, för vilken vägen projekterats, samt har framhållit, att de projekterade hastigheterna normalt skall kunna hållas även vid de svåra passagera på vägen och att därför den maximihastighet, som vägen med-ger utan ökning av riskerna, ligger avsevärt högre. Även *statens väg-institut* har framhållit, att de kalkyler, som ligger till grund för projekte-ringen, är gjorda med vissa konservativa förutsättningar. Gentemot utred-ningens påstående att en hastighetsökning icke skulle innebära någon av-sevärd tidsvinst har institutet därjämte framhållit, att en ökning av genom-snittshastigheten med t. ex. 20 km i timmen vid en dagskörning på 6 tim-mar dock innebär 12 mil längre dagsfärd, samt att denna vinst ingalunda är obetydlig i ett land med långa avstånd.

Utredningens förslag i fråga om hastighetsbegränsning på gator och vägar inom tätbebyggda områden har i princip allmänt tillstyrkts, därvid dock delade meningar uttalats i fråga om den lämpliga hastighets-gränsen.

Bestämda avstyrkanden har förekommit blott i yttrandena från *läns-styrelsen i Kalmar län*, *vägförvaltningarna i Gotlands och Norrbottens län*,

kungl. automobilklubben samt Sveriges automobilimportörförbund. Av dessa har klubben åberopat samma skäl som enligt dess mening talar emot en hastighetsbegränsning i allmänhet samt förbundet hänvisat till att förhållandena är mycket olika inom stadscentra och i städernas ytterområden. Såväl klubben som förbundet har emellertid tillstyrkt lokala hastighetsbegränsningar. Även länsstyrelsen i Jönköpings län har sagt sig föredraga, att erforderliga bestämmelser utfärdas i varje särskilt fall.

I flertalet remissyttranden har uttalats, att den föreslagna maximihastigheten 45 km i timmen är för låg. I allmänhet har en hastighetsgräns av 50 km i timmen ansetts lämplig; så i yttrandena från bl. a. *Svea hovrätt, statspolisintendenten, generalpoststyrelsen, väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, överståthållarämbetet, Stockholms stad, länsstyrelserna i Stockholms, Uppsala, Södermanlands, Kristianstads, Malmöhus, Hallands, Göteborgs och Bohus, Skaraborgs, Örebro, Västmanlands och Jämtlands län, gatunämnden i Malmö, stadsfullmäktige i Hälsingborg, föreningen Sveriges stadsfiskaler, kungl. automobilklubben, motormännens riksförbund, nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande, svenska lokaltrafikföreningen, svenska vägföreningen och Sveriges advokatsamfund. På några håll har föreslagits 60 km i timmen; till denna grupp hör bl. a. Sveriges automobilhandlareförbund och bilverkstädernas riksförbund, stadsfiskalen i Visby och motorförarnas helnykterhetsförbund.*

Allmänt har förutsatts, att en generell regel om hastigheten inom tätbebyggda områden måste kompletteras med föreskrifter om möjlighet att i särskilda fall höja eller sänka denna gräns. Föreningen Sveriges stadsfiskaler har ansett, att den av föreningen föreslagna maximihastigheten 50 km i timmen hör på vissa vägar kunna höjas till 65 km i timmen. Motorförarnas helnykterhetsförbund har förklarat, att den av förbundet förordade hastighetsgränsen 60 km i timmen hör vid behov kunna sänkas. Gatunämnden i Malmö har ansett det icke vara lämpligt att sätta någon viss gräns för tillåten höjning. Statens väginstitut har särskilt kraftigt betonat vikten av att maximihastigheten differentieras. I ytterzon, där trafikförhållandena är goda, kan den tillåtna hastigheten sättas högre än i innerzon. Särskilt låg hastighet bör anbefallas vid skolor, dock endast under skoltid. — Å andra sidan har nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande framhållit såsom önskvärt, att hastighetsgränsen inom tätbebyggda områden blir enhellig.

I anslutning till de nu berörda frågorna har i flera yttranden fästs uppmärksamhet på frågan om en lämplig avgränsning av det område, inom vilket hastighetsbestämmelserna för tätbebyggt område skall gälla. Svenska vägföreningen m. fl. har i detta hänseende framhållit, att infartsvägarna till städerna i många fall utbyggts till så trafiksäkra leder, att en hastighetsbegränsning på dessa ter sig onödig. På flera håll — så t. ex. i yttrandet från motorförarnas helnykterhetsförbund — har betonats nöd-

vändigheten av att placeringen av de vägmärken, vilka nu angiver gränsen för tätbebyggt område, blir föremål för översyn. *Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen* har rekommenderat, att de nu brukliga vägmärkena för tätbebyggt område, vilka saknar motsvarighet i det internationella vägmärkessystemet, slopas och ersättes med förbudsmärket »begränsad hastighet». *Kungl. automobilklubben* och *motormännens riksförbund* har ansett det önskvärt, att märken av sistnämnda slag åtminstone i vissa fall uppsättes på båda sidorna av vägen.

I yttrandena har också berörts frågan, på vilken myndighet det skall ankomma att meddela särskild föreskrift om maximihastighet inom tätbebyggt område. I allmänhet har utredningens förslag, att föreskrifterna skall meddelas av länsstyrelsen, icke mött erinran. *Svenska lokaltrafikföreningen* har dock — under åberopande att föreskrifterna bör vara enhetliga — ansett, att bestämmanderätten bör tillkomma väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, åtminstone vad angår huvudleder. *Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen* har av samma skäl föreslagit en sådan ordning, att beslutanderätten i princip ankommer på länsstyrelsen, dock med skyldighet för denna att inhämta styrelsens yttrande, samt att, om skiljaktiga meningar råder mellan dessa myndigheter, underställa frågan Kungl. Maj:ts prövning. — *Överståthållarämbetet* har med avseende å Stockholm anfört, att beslut i hithörande frågor bör liksom hittills meddelas av poliskammaren. *Poliskamrarna i Karlskrona* och *Malmö* har uttalat sig för att bestämmanderätten i stad med poliskammare bör tillkomma denna. *Stadsfiskalen i Visby* har ansett, att beslut i hithörande frågor bör meddelas av vederbörande polischef. *Landsfiskalen i Enköpings distrikt* har förordat, att beslutanderätten bör ankomma på polismyndigheten efter hörande av drätselkammare eller kommunalnämnd. — *Svenska stadsförbundet* har uttalat den meningen, att bestämmanderätten bör ankomma på kommunen eller en av kommunen tillsatt nämnd.

De särskilda hastighetsreglerna för lastbilar och bussar har i yttrandena icke tilldragit sig samma uppmärksamhet som övriga föreslagna hastighetsregler. I allmänhet har förslagets bestämmelser lämnats utan erinran. I några yttranden har dock framställts särskilda önskemål på vissa punkter.

Sveriges automobilhandlareförbund och *bilverkstädernas riksförbund* har i sitt gemensamma yttrande anfört, att bestämmelser om hastighetsbegränsning torde kunna avvaras även för de tyngsta fordonen, såvitt angår speciella motorvägar och andra vägsträckor, varest utrymmet, vägbanans motståndskraft och övriga omständigheter tillåter den härav följande påfrestningen. *Sveriges automobilindustriförening*, som i princip icke haft något att erinra mot utredningens förslag i förevarande del, har emellertid hemställt, att länsstyrelsen måtte få möjlighet att å vägar av god be-

skaffenhet medgiva högre hastighet än den i allmänhet gällande. *Järnvägsstyrelsen* har såsom sin mening anfört, att för sådana fall, då länsstyrelsen å viss väg medgivit högre hastighet än 80 km i timmen, maximihastigheten för tyngre fordon bör kunna sättas till 70 km i timmen.

Utredningens förslag att i förevarande hänseende jämställa vissa lättare lastfordon med personbilar har i allmänhet livligt tillstyrkts. Undantag utgör *länsstyrelsen i Skaraborgs län*, som förklarar sig vara tveksamt inställd till klassindelningen, samt *länsstyrelserna i Västmanlands och Gävleborgs län*, *svenska transportarbetareförbundet* och *Sveriges lantbruksförbund*, vilka avstyrkt en kategoriklyvning av lastfordonen. Lantbruksförbundet har såsom skäl för sitt ställningstagande anfört, att utredningen underskattat de risker, som föreligger vid för hög fart hos lastfordon, samt att kategoriklyvningen skulle göra det nära nog omöjligt för de kontrollerande myndigheterna och allmänheten att avgöra, till vilken klass det ena eller andra lastfordonet skall hänföras.

Ganska delade har meningarna varit i fråga om den föreslagna bestämmelsen om skyldighet för fordonsförare att anpassa hastigheten vid färd under mörker så, att fordonet kan stannas å den del av vägbanan, som föraren tydligt kan överblicka. Även denna bestämmelse har dock i det övervägande antalet yttranden tillstyrkts eller lämnats utan erinran.

Det hårdaste uttalandet mot den föreslagna bestämmelsen förekommer i yttrandet från *motormännens riksförbund*, som ansett att bestämmelsen skulle göra bilisten till en presumtiv brottsling vid varje motorolycka. Även *länsstyrelsen i Hallands län* har framhållit, att en bilförare, som icke skall göra sig skyldig till brottslig handling, måste ha kännedom om icke allenast den väglängd, som upplyses av halvljuset, utan även den effektiva bromssträckan under just de speciella förhållanden, som råder i det aktuella ögonblicket. Vidare torde bestämmelsen lätt kunna föranleda trafikfarliga inbromsningar, t. ex. vid möte under mörker, där den mötande bilens strålkastare verkar bländande. Liknande synpunkter har framförts av bl. a. *länsstyrelserna i Stockholms och Kalmar län*, *landsfogden i Södermanlands län* samt *kungl. automobilklubben*. *Statspolisintendenten*, som tillstyrkt bestämmelsen, har dock härvid gjort den erinringen, att det ofta torde bli svårt såväl för föraren som för polisen att avgöra, huruvida hastigheten hållits inom tillåten gräns. *Nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande* har framhållit, att bestämmelsen troligen snarare kommer att få betydelse som anvisning än som en föreskrift, vars efterlevnad skall kunna kontrolleras.

Gentemot dessa synpunkter har *statens trafiksäkerhetsråd* åberopat, att fordonsstrålkastare av god kvalitet numera tillåter vid halvljus en fordonsfart av 45 km i timmen och vid helljus en fart av 80 km i timmen samt att

dessa hastigheter får anses tillräckligt höga för att icke lägga en onödig hämsko på motorfordonstrafiken. Påkörningsolyckor under mörker sammanhänger ofta med att förarna icke håller en tillräckligt låg hastighet varför utredningens förslag enligt rådet får anses väl motiverat.

I ganska många yttranden har uttalats önskemål om slopande av det föreslagna stadgandet om straff för överträdelse av bestämmelsen. Uttalanden i denna riktning har gjorts av bl. a. *länsstyrelserna i Jönköpings, Malmöhus, Hallands och Västerbottens län*. I yttrandena från *ordningspolisintendenten i Stockholm* och *föreningen Sveriges häradshövdingar* har framhållits, att borttagande av straffbestämmelsen medför att förseelserna blir bedömda enligt trafikbrottslagen såsom vårdslöshet vid förande av motorfordon samt uttalats att denna lösning är att föredraga.

Länsstyrelsen i Stockholms län samt *föreningen Sveriges stadsdomare* har rekommenderat, att den föreslagna bestämmelsen inarbetas i den uti vägtrafikförordningen förekommande förteckningen på situationer, i vilka särskild försiktighet bör iakttagas.

Länsstyrelsen i Södermanlands län har såsom sin mening uttalat, att den föreslagna bestämmelsen är uttryck för en allmän regel och icke bör begränsas att avse blott förhållandena under mörker.

Departementschefen

Förslaget om allmän hastighetsbegränsning är utan jämförelse den fråga, kring vilken meningarna skarpast brutit sig i remissyttrandena, och goda skäl har anförts både för och emot förslaget.

Intet tvivel råder om att ett mycket stort antal trafikolyckor med motorfordon helt eller delvis vållas av att fordonen framföres med en hastighet, som icke i tillräcklig mån anpassats till väg- och trafikförhållandena. Den verkställda utredningen ger även i övrigt vid handen, att det icke alltid är väl beställt med förarnas förmåga och vilja att rätta hastigheten efter vad situationen kräver. Varje åtgärd, som kan leda till en bättring i dessa hänseenden, innebär ett steg mot förbättrad trafiksäkerhet. Frågan är enligt min uppfattning av den betydelse, att man icke får tveka att tillgripa även radikala åtgärder, om syftet icke kan nås med mildare medel.

De tekniska framsteg, som bilismen under de sista årtionena genomgått, har medfört, att man på goda vägar kan hålla en betydligt högre fart än tidigare. Vägnetet har också avsevärt förbättrats. Det är naturligt, att den enskilde bilföraren söker efter förmåga utnyttja de sålunda förbättrade framkomstmöjligheterna. De tekniska framstegen och den fortgående förbättringen av vägbeståndet bör emellertid utnyttjas icke blott för att förkorta körtiden utan även för att befordra trafiksäkerheten. Utredningen har visat, att de vinster i tid och väg, som uppstår genom högre hastighet, är ganska obetydliga. Det kan därför i och för sig knappast sägas vara något ohemult krav på bilisterna, att de avstår från att tillämpa de högsta hastig-

heterna och genom detta ringa offer i sin mån bidrager till att öka trafik-säkerheten. Önskvärdheten härav inses säkerligen av de flesta bilförare, men den ganska allmänna förekomsten i trafiken av bilar med onödigt hög hastighet visar, att icke alla rättar sitt handlande därefter. Om så varit fallet, skulle frågan om en allmän hastighetsbegränsning icke ha behövt på allvar övervägas.

Det är givetvis riktigt, att även en låg hastighet kan vara alltför hög i förhållande till omständigheterna, liksom att en hög hastighet icke alltid innebär någon mera betydande olycksrisk. Kärnpunkten i hastighetsproblemet är därför också en fråga om hastighetsanpassning och icke en fråga om hastighetsbegränsning. Detta utesluter dock icke att frågeställningarna delvis sammanfaller och att en hastighetsbegränsning kan vara lämplig såsom medel att i vissa fall nå en bättre hastighetsanpassning.

Uppfattningen att en allmän hastighetsbegränsning skulle innebära att en viss hastighet angäves såsom generellt lämplig kan jag icke biträda. Regeln innebär ju allenast att en hastighet över den angivna gränsen be-tecknas såsom generellt olämplig.

Vad åter angår den invändning mot förslaget, som går ut på att en hastighetsbegränsning leder till att trafikövervakningen huvudsakligen inriktas på hastighetskontroll å huvudleder och andra ställen, där överträdelser mot en generell hastighetsbegränsning förmodas bli vanliga, medan övervakningen av trafiken å andra vägar lämnas åsido, är det uppenbart, att övervakningen måste inriktas på att stävja överträdelser var de än förekommer. Man kan emellertid inte helt bortse från risken att fastställandet av en allmän fartgräns får till resultat att trafikpolisen kommer att tagas i anspråk för övervakning härav i sådan utsträckning att kontrollen över det individuella körsättet även i fortsättningen kan bli eftersatt.

Ett allvarigare argument mot den föreslagna bestämmelsen är farhågan för att den icke kommer att efterlevas i sådan omfattning, att den kan sägas fullfölja sitt syfte att minska körtempot på vägarna. Nyttan av bestämmelsen beror mycket på huruvida den av det övervägande antalet motorförare betraktas som lämplig eller åtminstone rimlig och därför i allmänhet efterlevs, eller om överträdelser kommer att höra till vanligheten. Att införa en bestämmelse, som många, kanske flertalet motorförare i större eller mindre omfattning överträder, väcker betänkligheter bl. a. ur den synpunkten, att den minskar respekten för trafikföreskrifter över huvud och såmedelst motverkar sitt syfte att höja trafiksäkerheten.

Det måste, bl. a. av skäl som sist sagts, anses vara av synnerlig vikt, att en bestämmelse om hastighetsbegränsning kompletteras med en intensiv övervakning av det sätt, på vilket bestämmelsen efterlevs. Övervakningen får icke begränsas till stickprovskontroll utan bör vara så effektiv, att en motorförare, som överträder bestämmelsen, måste såsom en praktisk möjlighet räkna med att bli åtalad och sakfälld. Den måste utsträckas till alla

delar av landet och till alla slags vägar. Alldeles speciellt är det av vikt, att övervakningen blir tillräckligt omfattande och effektiv under tiden närmast efter bestämmelsens ikraftträdande. För närvarande finnes emellertid uppenbarligen icke tillräckliga resurser för en övervakning av denna omfattning. Möjligen kan detta bli fallet efter den utökning av statspolisens personal och förbättring av dess utrustning, som beslutats av 1954 års riksdag. Det då antagna upprustningsprogrammet kan icke förväntas bli slutfört förrän tidigast vid utgången av år 1956. Å andra sidan är det icke uteslutet, att en mera intensiv trafikövervakning kan leda till en sådan förbättring av trafikförhållandena, att behovet av en allmän hastighetsbegränsning väsentligt minskas. Redan de nu gällande bestämmelserna torde, i de fall då en tillfredsställande utredning kan förebringas, ge icke ringa möjligheter att ingripa mot förare, som färdas med påtagligt för hög hastighet.

En annan allvarlig invändning mot förslaget är att detta sannolikt icke enbart länder till att minska trafikriskerna utan i vissa hänseenden t. o. m. kan skapa nya faromoment. Jag syftar härvid speciellt på de förhållanden, som uppkommer, då ett fordon skall köra om ett framförvarande fordon. I detta läge är det av vikt, att det omkörande fordonet håller så hög hastighet, att omkörningssträckan icke blir onödigt lång. Även med en bestämmelse om maximihastighet måste man räkna med att körhastigheten för olika fordon varierar högst avsevärt. För vissa fordon gäller ju en lägre hastighetsgräns än den vanliga, och för de lättare fordonen, vilka utgör flertalet, är den föreslagna maximihastigheten 80 km i timmen på många vägar uppenbart för hög. Särskilt på de tätare trafikerade vägarna kan problemet bli av den storleksordning, att speciella åtgärder påkallas för dess lösande, t. ex. införande av filer med olika körhastighet e. d.

Även i andra hänseenden möter vid genomgång av utredningsmaterialet ett flertal spörsmål, som enligt min mening bör ytterligare utredas och belysas. Önskvärt vore att genom omsorgsfull analys av ett större antal trafikolyckor få närmare klarlagt, vilken roll hastighetsfaktorn spelar för uppkomsten av trafikolyckor och över huvud ur trafiksäkerhetssynpunkt. För bedömande av en lämplig hastighetsgräns erfordras en mera omfattande utredning rörande de hastigheter, som i allmänhet faktiskt tillämpas på vägar av olika slag, i olika delar av riket och under olika yttre förhållanden.

Speciellt intresse tilldrager sig i detta sammanhang den av utredningen omnämnda s. k. prima-facie-regeln. I den utformning, regeln erhållit i vissa av Amerikas förenta stater, d. v. s. som en ren bevisbörderegler, torde den visserligen knappast vara helt lämpad för svenska förhållanden. Däremot kunde väl övervägas att införa en i princip gällande regel om viss maximihastighet, försedd med modifikationer, som icke har karaktär av bevisbörderegler men syftar till ungefärligen samma effekt, t. ex. att den angivna hastigheten får överskridas där sådant med hänsyn till vägförhållandena

och övriga omständigheter uppenbarligen icke medför någon fara ur trafik-säkerhetens synpunkt. Om denna lösning väljes, måste emellertid synnerlig möda nedläggas på att utforma undantaget så, att tillämpningen blir den avsedda och att undantaget icke kommer att i praktiken helt upphäva huvudregeln. Även denna fråga fordrar för sin lösning undersökningar och övertväganden, vilka icke lämpligen kan komma till stånd i förevarande sammanhang.

Sammanfattningsvis vill jag framställa min ståndpunkt till förevarande fråga på det sättet, att förekomsten av fordon, vilka framföres med alltför hög hastighet, utgör en trafikfara av stora mått men att å andra sidan en regel om allmän hastighetsbegränsning är förenad med sådana nackdelar, att den bör tillgripas endast vid trängande behov. Missbruk av den fria hastigheten förekommer emellertid i sådan omfattning, att det förr eller senare kan bli nödvändigt att stadga allmän fartbegränsning i en eller annan form, därest den skärpta trafikövervakningen och andra nu aktuella åtgärder till trafiksäkerhetens främjande icke medför någon mera markant bättring. För närvarande är det emellertid icke tillrådligt att införa en bestämmelse i ämnet med hänsyn till de bristande övervakningsresurserna. Mindre lämpligt torde också vara att vidtaga en så radikal åtgärd utan samråd med övriga nordiska länder. Jag vill i detta hänseende särskilt fästa uppmärksamheten på Nordiska rådets rekommendation den 3 februari 1955, nr 16, angående samarbete beträffande trafiklagstiftningen.

Med hänvisning till det sagda anser jag mig för närvarande icke kunna biträda utredningens förslag om allmän hastighetsbegränsning utom tätbebyggda områden men förutsätter att de myndigheter, som sysslar med trafikfrågor, kommer att ägna särskild uppmärksamhet åt ifrågavarande spörsmål och därvid söka införskaffa ytterligare utredning i de hänseenden, jag förut angivit.

De invändningar, som kan anföras mot en hastighetsbegränsning, gällande vägar i allmänhet, talar i viss mån också emot en särskild hastighetsbegränsning för tätbebyggda områden. Det är sålunda uppenbart, att en hastighetsgräns, hur den än väljes, icke kan ge något mått på den hastighet, som det på skilda platser och i olika situationer är lämpligt att hålla. Vad jag nyss anförde i fråga om bl. a. de ökade risker vid omkörningar, till vilka en absolut hastighetsgräns kan ge upphov, gäller i någon omfattning också förhållandena i tätbebyggda områden.

Detta oaktat är skälen för införande av en hastighetsgräns betydligt starkare i fråga om tätorterna än eljest. Inom en sådan ort kan de högre hastigheterna utan vidare stämpas såsom oförsvarliga. Här bör det alltså vara möjligt att utan alltför stor generalisering ange ett högsta mått för hastigheten, vilket under inga förhållanden får överskridas. Åtminstone där fråga är om typiska tätortsbildningar — städer och liknande samhällen —

har dessutom trängseln i trafiken oftast lett till att flertalet fordon framföres med lika hög eller åtminstone jämförlig hastighet. Ett avsevärt överskridande av denna för orten normala hastighet medför i regel knappast någon större tidsvinst men ger upphov till ett flertal omkörningar och andra trafikfarliga manövrer och kan därför alltid sägas i viss mening innebära ett åsidosättande av tillbörlig aktsamhet. En hastighetsgräns för tätbebyggda områden kan därför sättas tämligen lågt, utan att detta kan sägas innebära något kännbart tvång för trafikanterna. Riktigheten av det anförda bestyrkes bl. a. därav, att en hastighetsbegränsning för tätbebyggda orter i princip tillstyrkts nästan enhälligt i remissyttrandena och att meningsskiljaktigheterna i stort sett begränsat sig till vad som är att anse såsom den lämpligaste hastighetsgränsen. Även jag ansluter mig till den meningen, att en allmän hastighetsbegränsning för tätbebyggda områden skulle höja trafiksäkerheten utan att medföra några allvarigare betänkligheter ur annan synpunkt. Jag tillstyrker därför att en bestämmelse i detta ämne införes i vägtrafikförordningen.

Vad angår den lämpligaste hastighetsgränsen biträder jag åsikten, att maximihastigheten bör angivas i helt tiotal kilometer i timmen. I valet mellan de tal, som närmast kommer i fråga, nämligen 40 och 50 km i timmen, anser jag den förstnämnda siffran väl låg för att komma i fråga såsom en generell regel. Den är dessutom mindre lämplig av den anledningen att åtskilliga av de vanligaste typerna av bilar icke kan bekvämligen framföras med så låg hastighet utan nedväxling. Fartgränsen bör därför enligt min mening bestämmas till 50 km i timmen. Liksom utredningen anser jag, att fartgränsen bör i fråga om visst område eller viss väg kunna höjas, men finner ej skäl att begränsa denna behörighet inom någon viss i författningen angiven ram. Givetvis skall fartgränsen liksom hittills även kunna sänkas.

Införandet av en allmän hastighetsbegränsning för tätbebyggda områden medför att behovet av särskilda hastighetsbegränsningar för vissa orter eller vägsträckor avsevärt nedbringas. Det är också ur trafikanternas synpunkt önskvärt, att särbestämmelser icke införes utan tvingande skäl. Speciellt i fråga om orter, som korsas av större genomfartsleder, bör dylika bestämmelser givas endast i rena undantagsfall. Med hänsyn härtill är det enligt min mening mindre lämpligt, att avgörandet av frågor om fartbegränsning i städerna överlämnas åt kommunal myndighet. Å andra sidan synes icke erforderligt att driva enhetssträvandet så långt, att beslutanderätten överlämnas åt väg- och vattenbyggnadsstyrelsen. Utredningens förslag, att beslut om lokal hastighetsbegränsning skall ankomma på länsstyrelsen, synes här representera en antaglig medelväg. Att länsstyrelsen bör före avgörandet av dylik fråga höra de kommunala myndigheterna och, där sådant kan anses påkallat, även väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, torde även utan särskild bestämmelse vara uppenbart.

Jag ansluter mig till utredningens mening, att andra lokala trafikföre-

skrifter än sådana som rör hastighetsbegränsning, t. ex. föreskrifter om parkering m. m., alltjämt bör, såvitt angår städerna, ankomma på dessas eget beprövande.

Tättbebyggda områden är redan nu utmärkta genom särskilda vägmärken. Emellertid torde det mångenstädes vara lämpligt att i samband med de nya bestämmelsernas ikraftträdande en översyn sker beträffande märkenas placering, så att hastighetsbegränsningen icke onödigtvis kommer att gälla å sådana vägsträckor, som icke ligger i direkt anslutning till någon bebyggelse, t. ex. vissa genomfartsleder och tillfartsvägar inom större städer.

I detta sammanhang vill jag framhålla, att frågan om en revision av vägmärkesförordningen kommer att upptagas senare.

Utredningen har vidare föreslagit vissa justeringar av hastighetsgränserna för lastbilar och andra tyngre fordon. De sålunda föreslagna bestämmelserna är icke i och för sig motiverade av hänsyn till trafiksäkerheten men utgör i viss mening konsekvenser av utredningens förslag till bestämmelser om allmän hastighetsbegränsning. Då jag, på sätt jag förut yttrat, icke kan för närvarande förorda införandet av regler om allmän hastighetsbegränsning å vägar utom tättbebyggda områden, förfaller behovet av en mera genomgripande revision av de särskilda hastighetsreglerna för tyngre fordon.

En viss jämkning i nuvarande bestämmelser kan emellertid vara påkallad av önskemålet att all trafik inom tättbebyggda orter skall såvitt möjligt framgå med samma hastighet. Om den generella hastighetsgränsen inom dylika orter sättes till 50 km i timmen, vilket jag förordat, bör därför övervägas, om icke den maximihastighet av 40 km i timmen, som nu är stadgad för färd inom sådan ort med buss och lastbil, bör höjas till 50 km i timmen. Enligt min mening kan en sådan höjning icke anses menlig ur trafiksäkerhetssynpunkt utan är tvärtom att förorda. Jag tillstyrker därför, att ändring i angiven riktning vidtages.

Vad angår den föreslagna bestämmelsen om skyldighet för fordonsförare att under mörker begränsa hastigheten så, att fordonet kan stanna å den vägsträcka, vilken tydligt kan överblickas, är denna regel enligt min mening så naturlig, att frågan närmast bör anses gälla, huruvida den för sin giltighet behöver inskrivas i författningen. Redan i det allmänna kravet på att föraren skall visa den omsorg och varsamhet, som till förekommande av trafikolycka betingas av omständigheterna, ligger uppenbarligen att en fordonsförare icke bör onödigtvis försätta sig i en situation, som han ej kan behärska. Sedd ur denna synpunkt är regeln icke begränsad till de särskilda förhållanden, som råder under mörker, utan kan med fog uppställas såsom en allmän norm för en bilförares bedömande i fråga om den hastighet, som i olika situationer

är försvarlig. Att i vägtrafikförordningen inskriva en uttrycklig regel i ämnet, begränsad att avse mörkersituationen, synes då mindre lämpligt, eftersom härav kan dragas en oriktig slutsats i fråga om regelns tillämplighet i andra fall.

Mot den föreslagna regeln kan emellertid också riktas invändningar ur motsatt synpunkt, nämligen att den i vissa situationer är svår eller rentav omöjlig att efterkomma. I remissyttrandena har särskilt framhållits det fallet, att en förare under mörker blir utsatt för bländning från ett mötande fordon; enligt den föreslagna regeln skulle det då åligga honom att omedelbart nedbringa farten till ett minimum, även om detta skulle kräva en trafikfarlig inbromsning. Också andra fall är tänkbara, där sikten plötsligt blir försämrad. Stundom kan det ur trafiksäkerhetssynpunkt vara lämpligt att föraren — t. ex. för att taga sig ur en uppkommen kritisk situation — ökar hastigheten även i ett läge, där sikten är skymd. Det anförda visar, att en tvingande regel om skyldighet att anpassa hastigheten med hänsyn till längden av den överskådliga vägsträckan mången gång skulle visa sig för stel och lägga onödig hämsko på förarens omdöme.

Med beaktande av de nu anförda synpunkterna bör en författningsbestämmelse i förevarande ämne utformas så, att den dels får karaktären av en allmän handlingsregel utan begränsning till viss eller vissa situationer och dels bereder möjligheter till undantag, där sådant påkallas av omständigheterna. Dessa önskemål torde kunna tillgodoses genom att stadganden får inflyta i 46 § 1 mom. första stycket vägtrafikförordningen såsom ett tillägg till den där givna bestämmelsen om att fordons hastighet skall anpassas till vad trafiksäkerheten och behörig hänsyn till omständigheterna i övrigt kräver. Stadgandet bör vara av huvudsakligen rådgivande karaktär och kan lämpligen avfattas så, att hastigheten ej bör vara högre, än att fordonet kan stannas å den del av den framförvarande vägbanan, som föraren tydligt kan överblicka. Väljes denna lösning — vilket jag förordar — bör i vägtrafikförordningen icke inskrivas någon särskild bestämmelse om ansvar för överträdelse av föreskriften. Att en underlåtenhet att anpassa hastigheten efter vad trafiksäkerheten kräver kan bestraffas enligt trafikbrottslagen såsom ovarsamhet vid förande av motorfordon är uppenbart oavsett förekomsten av en bestämmelse sådan som den nu förordade.

D. Skyldighet att stanna vid huvudled

Utredningen

Utredningen har redogjort för bestämmelserna om huvudled och har därvid först omnämnt stadgandet i 48 § 1 mom. vägtrafikförordningen, enligt vilket trafiken på huvudled har företräde framför trafiken på annan väg. Sådan företrädesrätt gällde även enligt 1936 års vägtrafikstadga men var där begränsad genom en reservation, att ingen förare fritoges från

skyldighet att iakttaga särskild försiktighet vid passerande av eller färd in på korsande eller anslutande väg. I nu gällande vägtrafikförordning är denna reservation icke bibehållen. Härav följer, att föraren på en sidoväg måste nalkas huvudleden med stor vaksamhet. Den grad av försiktighet, som måste iakttagas, är emellertid överlämnad åt förarens eget omdöme. Länsstyrelser och stadsmyndigheter kan genom lokala föreskrifter förordna om uppsättande av visst i 10 § punkt 15 vägmärkeskungörelsen omförmålt vägmärke, varav följer förbud för den, som nalkas korsning med huvudled eller annan större väg, att passera märket utan att omedelbart dessförinnan ha stannat.

Utredningen har, under hänvisning till det förebragta statistiska materialet, framhållit, att ett stort antal dödsolyckor inträffat vid vägkorsningar eller på platser, där sidovägar ansluter. Ett närmare studium av olyckornas karaktär ger enligt utredningen vid handen, att av olyckorna i vägkorsningar den typ av olyckor är den vanligaste, som består i att två fordon sammanstöter vid korsande möte. Detta slag av olyckor har även visat sig farligast med hänsyn till skadans svårighetsgrad.

Av nu anförda skäl har utredningen ansett sig böra överväga införande av en allmän regel om skyldighet för den, som vill köra in på huvudled, att dessförinnan stanna sitt fordon.

Vad som enligt utredningen talar mot införandet av allmän stoppskyldighet före infart på huvudled är huvudsakligen farhågor för att skyldigheten icke kommer att respekteras av trafikanterna. De hittills vunna erfarenheterna angående den utsträckning, i vilken trafikanterna respekterar de redan befintliga stopptavlorna, är nämligen icke goda. Eftersom den dåliga efterlevnaden av gällande bestämmelser i icke ringa grad torde ha sin grund i bristande kännedom om märkets innebörd, har dock utredningen icke velat tillmäta detta förhållande någon större betydelse.

Ett viktigt argument för införandet av allmän stoppskyldighet är, enligt vad utredningen anfört, att motorfordonsförarna själva i allmänhet har en positiv inställning till en sådan regel. De stora motororganisationerna är ivriga förespråkare för allmän stoppskyldighet, och åtskilliga förare har redan tagit för vana att alltid stanna före infart på huvudled. — I första hand har utredningen ansett stoppskyldighet påkallad i sådana fall, då sikten är skymd, men det har framhållits, att stoppskyldigheten också har en annan innebörd, som gör den påkallad även i sådana korsningar, där sikten är fri. Genom att kräva allmän skyldighet att stanna före infart på huvudled bereder man varje förare tillfälle att under ett tidsmoment besinna de risker, som huvudledstrafiken innebär. En förare, som stannat sitt fordon, är med all sannolikhet mera villig att låta fordonen på huvudleden passera än den förare, som med fordonet under gång vill köra ut på huvudleden. Den omständigheten att huvudledstrafiken har ett absolut företräde framför trafiken på korsande och anslutande vägar är ägnad att

inge föraren på huvudled en falsk känsla av säkerhet. Varje plötsligt uppdykande fordon på huvudleden innebär för honom ett överraskningsmoment, och i den oväntade situation, som han då ställes inför, kan han företa mindre lämpliga manöveråtgärder. Dylika olycksanledningar minskas genom införandet av allmän stoppskyldighet. Ur många synpunkter kan alltså göras gällande, att den allmänna stoppskyldigheten är en nödvändig konsekvens av huvudledens absoluta företräde.

Med hänsyn till det anförda har utredningen föreslagit en regel om skyldighet för fordonsförare att alltid stanna före infart på huvudled.

För det fall att generell stoppskyldighet vid huvudled införes, har utredningen framhållit, att s. k. stoppmärken bör uppsättas icke endast där allmän väg löper ut i huvudled utan även där så är fallet med enskild väg, å vilken främmande trafik förekommer i större omfattning. — Enligt lydelsen av nuvarande bestämmelse i 10 § punkt 15 vägmärkeskungörelsen är förare skyldig att stanna sitt fordon omedelbart framför den punkt, där stoppmärke finnes uppsatt. Utredningen har sagt sig känna till platser, där en fordonsförare, som stannar vid märket, icke har någon sikt över huvudleden. För att undanröja denna olägenhet bör enligt utredningens mening märket få den ändrade innebörden, att det kommer att avse förbud att med fordon färdas ut på den korsande eller anslutande vägen utan att först ha stannat; detta möjliggör nämligen en större frihet vid valet av den lämpliga platsen för märkets placering.

Enligt vägmärkeskungörelsen kan stoppmärket anbringas icke endast vid korsning med huvudled utan även vid korsning med annan större väg, men denna möjlighet har hittills blott begagnats i ringa omfattning. Utredningen har för sin del förordat, att man i framtiden icke tvekar att uppsätta stoppmärken i sådana korsningar, som befinnes särskilt kritiska på grund av skymd sikt eller stark trafik.

Utredningen har likaså funnit det angeläget, att domstolar och åklagare vid utmätande av straff för underlåtenhet att stanna före infart på huvudled icke betraktar en sådan underlåtenhet såsom en rutinmässig bagatellförseelse utan vid straffmätningen tar hänsyn till de faror, som föraren åstadkommer genom underlåtenhet att stanna.

Yttrandena

Utredningens förslag till bestämmelser, som innefattar skyldighet för fordonsförare att stanna före infärd på huvudled, har allmänt tillstyrkts. I många av yttrandena har dylika bestämmelser betecknats såsom en ofrånkomlig konsekvens av redan förefintliga bestämmelser om huvudled, varjämte uttalats beklagande av att dylika bestämmelser ej för länge sedan införts. Sådana uttalanden förekommer särskilt i yttrandena från motorfolkets organisationer.

En viss betänksamhet har dock kommit till synes i ett par av yttrandena. *Järnvägsstyrelsen* har funnit tveksamt, om en generell skyldighet att stanna före huvudled är lämplig, eftersom det ofta för en förare måste förefalla omotiverat att behöva stanna fordonet om sikten är god och företrädesberättigat fordon icke synes till. En sådan ordning kan medföra risk för att respekten för givna föreskrifter avtrubbas. Däremot har styrelsen delat utredningens åsikt om behovet av ovillkorlig stoppskyldighet på platser, där siktförhållandena icke är mycket goda. I dylika fall bör stoppmärke alltid uppsättas. Liknande uttalanden har gjorts av *överståthållarämbetet* och *landsfogden i Norrbottens län*. Betänkligheter mot regeln har ävenledes uttalats i yttrandena av *ordningspolisintendenten* och *trafikpolisintendenten i Stockholm*, *länsstyrelsen i Kronobergs län*, *polis-kammaren i Malmö* samt *stadsfiskalen i Trelleborg*.

Poliskammaren i Malmö har i sitt yttrande förordat, att på platser, där stoppmärke ej uppsatts, skyldigheten att stanna ej bör vara absolut utan att föreskriften bör gå ut på att vederbörande trafikant antingen skall stanna eller ock nedbringa hastigheten så, att han vid behov kan stanna omedelbart. Ett liknande uttalande har gjorts av *svenska lokaltrafikföreningen*.

Statens väginstitut har tillstyrkt bestämmelsen men samtidigt betonat vikten av att likartade bestämmelser gäller inom alla de nordiska länderna. *Länsstyrelsen i Älvsborgs län* — som i princip tillstyrkt förslaget — har understrukit att regeln kommer att öka svårigheten för trafiken på sidovägar att taga sig in på huvudled, vilka svårigheter redan nu är betydande särskilt sommartid vid huvudleder till större städer.

På åtskilliga håll har betonats, att bestämmelsen förutsätter en mycket omfattande poliskontroll för att trygga efterlevnaden. Yttranden av denna innebörd har avgivits av bl. a. *statens biltrafiknämnd*, *gatunämnden i Malmö* och *föreningen Sveriges häradshövdingar*.

Kungl. automobilklubben har särskilt fäst uppmärksamheten på förhållandena vid korsning mellan två huvudleder och har ansett lämpligt att den ena av dessa på lämpligt avstånd från korsningen nedklassas till icke-huvudled.

Stor uppmärksamhet har i yttrandena ägnats frågan om de vägmärken, som kommer att erfordras efter en författningsändring av föreslagen innebörd. I åtskilliga fall har uttalats meningen, att huvudled bör konsekvent utmärkas med stoppmärke eller varningsmärke. Dylika yttranden har avgivits av bl. a. *statens biltrafiknämnd* och *länsstyrelsen i Västmanlands län*. *Länsstyrelsen i Södermanlands län* har särskilt betonat vikten av att stoppskyldigheten markeras på ett enhetligt sätt. *Sveriges automobil-industriförening* har ifrågasatt, om icke särskilda förvarningsmärken bör uppsättas i god tid före korsningen, så att stoppmärket kan ange den lämpliga stoppgränsen. *Länsstyrelsen i Göteborgs och Bohus län* har bedömt

stoppmärken vara onödiga, såvida icke internationella hänsyn påkallar sådana märken. *Stockholms läns avdelning av föreningen Sveriges landsfiskaler* har ansett, att befintliga stoppskyltar vid huvudleder bör borttagas, eftersom huvudledsmärket samtidigt kommer att angiva stoppskyldigheten.

Svenska vägföreningen har betonat vikten av att stoppskyldighet alltså jämt vid behov införes vid utfart på annan starkt trafikerad väg än huvudled, i vilket fall stoppmärken bör uppsättas. Till samma mening har också *bilverkstädernas riksförbund* och *Sveriges automobilhandlareförbund* anslutit sig med tillägg att uppmärksamhet dock i första hand bör ägnas åt utformningen av vägskäl och utfarter i syfte att göra användning av stoppskyltar obehövlig.

Departementschefen

Frågan om skyldighet för fordonsförare att stanna före infart på huvudled diskuterades redan i samband med tillkomsten av 1936 års vägtrafikstadga och har sedan dess aldrig helt mist sin aktualitet. I allmänhet torde den ifrågasatta bestämmelsen — vilken särskilt varmt förordas av motorförarorganisationerna — ha betraktats såsom ett medel att förbättra framkomligheten på huvudlederna. I det sammanhang, vari frågan nu aktualiserats, har den emellertid helt erhållit karaktär av åtgärd till främjande av trafiksäkerheten. Även i sådant hänseende kan åtskilliga argument anföras såväl för som emot det av utredningen förordade stadgandet.

Till stöd för förslaget i denna del har främst åberopats att ett mycket stort antal olyckshändelser orsakats av förarnas felaktiga åtgärder i vägkorsningar samt att skyldigheten att stanna ger föraren tillfälle att bedöma de risker han löper vid färd in på huvudleden och sannolikt minskar hans benägenhet att taga den risk det innebär att söka föra upp fordonet i en alltför liten lucka i trafiken på huvudleden. Vidare har åberopats, att det överraskningsmoment, som ett plötsligt uppdykande fordon innebär för den som färdas på huvudleden, lätt leder till panikartade åtgärder från hans sida och därför vållar avsevärd risk för olyckor. Det har också sagts, att en allmän stoppskyldighet även eljest ur flera synpunkter är en nödvändig konsekvens av huvudledens absoluta företräde.

Å andra sidan har gjorts gällande farhågor för att en bestämmelse av nu åsyftat innehåll i många fall icke kommer att efterlevas i praktiken. I detta hänseende har särskilt åberopats, att flertalet vägfärande icke ställer sig till efter rättelse de nuvarande bestämmelserna om skyldighet att stanna å sådana platser, där stoppskyldighet påbjudits genom särskilt trafikmärke. Vidare kan anmärkas, att det med den föreslagna bestämmelsen i vissa fall, nämligen då trafiken på huvudleden är tät och framgår med större hastighet, kan ställa sig svårt att över huvud komma in på huvudleden, vilket i sin tur kan leda till trafikstockning på anslutande bivägar.

Det allvarligaste argumentet mot den föreslagna bestämmelsen är likvisst den omständigheten, att det vid vissa tunga transporter, speciellt vid utdrivning av timmer, stundom kan bli mycket svårt för att icke säga omöjligt att efterkomma densamma. Särskilt i Norrland framgår de viktigaste vägarna ofta i anslutning till älvdalarna och kommer därigenom att korsas av ett stort antal permanenta och tillfälliga skogsvägar, vilka ibland löper i kraftigt medlut. Det kan stundom vara svårt eller omöjligt att bringa en tyngre hästanspänd timmerfora att stanna vid passerandet av en väg eller att, sedan den stannats, föra den över vägen. F. ö. kan ifrågasättas, om en stoppskyldighet i dylika fall är lämplig ens ur huvudledstrafikens synpunkt med hänsyn till risken för att foran blir stående på vägen.

Oaktat de argument, som sålunda kan anföras mot en bestämmelse om skyldighet att stanna före infärd på huvudled, anser jag dock övervägande skäl tala för bestämmelsen. Jag vill i detta hänseende särskilt framhålla, att det stora flertalet motorförare är positivt inställda till densamma samt att redan detta förhållande utgör en viss garanti för att den i allmänhet kommer att efterlevas. Regeln torde minska risken för sammanstötningar i korsning mellan huvudled och biväg samt på platser, där biväg eljest ansluter till en huvudled. Detta är särskilt önskvärt ur den synpunkten, att trafiken på huvudled oftast framgår med relativt stor hastighet och att sammanstötning med fordon på huvudled därför ofta leder till allvarliga skador. Vad nyss anförts om praktiska svårigheter för bestämmelsens tillämpning å vägar med mycket tät trafik torde numera beaktas på det sättet, att de vägar inom tätare bebyggda områden, varest dylika svårigheter främst gör sig gällande, endast undantagsvis förklaras för huvudleder. Detsamma bör gälla de vägar, över vilka timmertransporter förekommer i avsevärd omfattning. För vissa sådana fall kan övervägas, om icke vägen lämpligen bör under den säsong, då timmertransporter pågår, helt eller på vissa sträckor nedklassas till icke-huvudled. Jag förutsätter givetvis, att skogsnäringens och andra näringars intressen, vilka i många fall avsevärt väger över det intresse, som kan påkalla stoppskyldighet vid huvudled, kommer att tillbörligen beaktas av de tillämpande myndigheterna.

Under hänvisning till det anförda anser jag mig kunna förorda, att en bestämmelse av den sakliga innebörd, utredningen föreslagit, intages i vägtrafikförordningen.

Vad utredningen anfört rörande önskvärldheten av att s. k. stoppmärken uppsättes icke allenast där allmän väg löper ut i huvudled utan även där så är fallet med enskild väg, å vilken främmande trafik förekommer i större omfattning, kan jag i allo biträda. Speciellt med hänsyn till det nordiska samarbetet på vägtrafikens område och till andra av Sverige ingångna internationella förpliktelser är det av vikt att stoppskyldigheten konsekvent utmärkes. Likaledes delar jag utredningens uppfattning att stoppmärket

bör i större omfattning än hittills anbringas även vid trafikfarliga korsningar av annan väg än huvudled.

Vad angår förhållandena i korsning av två huvudleder anser jag att hithörande frågor bör lösas av vederbörande myndigheter från fall till fall.

Den av utredningen föreslagna ändringen av stoppmärkets innebörd anser jag vara påkallad. Frågan kommer att tagas upp vid den översyn av kungörelsen angående vägmärken som är omedelbart förestående.

E. Passerande av vissa järnvägs korsningar

Utredningen

Utredningen har redogjort för en undersökning, som statens trafik-säkerhetsråd under juni och juli 1950 verkställt angående motorfordonsförarnas beteende vid ljus- och ljudsignalbevakade järnvägs korsningar i skilda orter inom riket. Av närmare 14 000 fordon, som observerats vid korsningarna, när det vita ljuset var i funktion, fördes över 90 % med sådan hastighet, att de icke skulle ha kunnat stanna på betryggande avstånd från närmaste rälssträng. På vissa ställen uppgick procenttalet till 98. Av de observerade fordonen kom cirka 300 fram till korsningen, när det röda ljuset var i funktion. Drygt $\frac{2}{3}$ av dessa fordons förare reagerade positivt för det röda ljuset genom att stanna, avvakta tågets ankomst och passera först sedan signalen övergått till att visa vitt sken. Återstoden eller cirka 31 % av förarna passerade korsningen mot rött sken. Antalet förare, som tog den avsevärda risken att passera mot rött sken innan tåget ankommit till korsningen, uppgick till 26 %, medan övriga eller 5 % av förarna stannade fordonet framför korsningen och lät tåget passera men förde fordonet över korsningen utan att avvakta signalens omslag till vitt.

Utredningen har framhållit, att författningsbestämmelserna i ämnet icke är helt tillfredsställande. I 40 § 1 mom. första stycket vägtrafikförordningen stadgas, att vägtrafikant skall ställa sig till efterrättelse de anvisningar rörande trafiken, vilka meddelas genom uppsatta anslag, vägmärken och signaler. I 33 § vägmärkeskungörelsen stadgas, att trafiksignal, som användes för reglering av fordonstrafik på annan plats än vid järnvägs korsning i plan, vid färja eller vid rörlig bro, skall ha signalljus med fast sken i färgerna rött, gult och grönt. Beträffande innebörden av signalerna stadgas i fråga om det röda skenet, att detta betyder »stopp». Den, som icke ställer sig till efterrättelse trafikantvisningar, är förfallen till ansvar jämlikt 67 § vägtrafikförordningen. Straffansvaret är alltså obetingat. I fråga om det röda ljuset vid korsningar med järnväg finnes däremot icke angivet, att sådant ljus skall ha någon klar och bestämd innebörd i förhållande till vägtrafikanterna. I 4 § kungörelsen den 26 juni 1933 angående varningsmärken och säkerhetsanordningar m. m. vid korsningar

i samma plan mellan järnväg och väg är föreskrivet, att ljussignal skall visa rött blinkande sken åt vägen, då tåg nalkas. Det röda skenet betyder alltså ej »stopp» utan är blott en säkerhetsanordning, som innebär en varning till vägtrafikanter om att tåg nalkas. Detta betyder visserligen icke, att den fordonsförare, som passerar mot rött sken, alltid undgår ansvar härför. I 42 § vägtrafikförordningen, som innehåller regler om vägtrafikants beteende vid järnvägs korsningar i plan, stadgas bl. a. att denne, då av signal eller annat framgår, att tåg nalkas, har att stanna på betryggande avstånd från korsningen och före ljussignal, om sådan finnes. Underlåtenhet att stanna kan medföra ansvar jämlikt 1 § trafikbrottslagen. Frågan, huruvida straff skall följa, blir emellertid beroende av den omständigheten, huruvida trafikanten genom sin underlåtenhet att stanna förfarit vårdslöst eller icke.

Vid övervägandet, huruvida det röda ljuset vid järnvägs korsningar bör innebära ovillkorlig skyldighet att stanna, måste enligt utredningen beaktas, att signalljus vid järnvägs korsningar gives blott i färgerna rött och vitt, varemot andra signalljus visar sken i färgerna rött, gult och grönt. Detta innebär, att fordonsföraren icke vid en järnvägs korsning får samma rådrum att stanna som eljest och att man icke i varje situation kan av föraren kräva, att han skall kunna stanna framför ljussignalen, då denna börjar visa rött sken. Det är då ur trafiksäkerhetssynpunkt bättre att föraren fortsätter färden över korsningen än att han kraftigt inbromsar fordonet och kanske ej kan bringa det att stanna förrän i själva korsningen.

Utredningen har för sin del förordat en sådan ändring i 42 § 2 mom. vägtrafikförordningen, att blinkande rött sken vid järnvägs korsning i princip kommer att innebära skyldighet för vägtrafikant att stanna och att icke fortsätta färden, förrän det röda skenet upphört. Samma regel har föreslagits i fråga om ringklockor vid järnvägs korsningar, då dessa börjar ringa före tågets ankomst till korsningen. För att undanröja tveksamhet har utredningen vidare föreslagit en uttrycklig bestämmelse om att fordonsförare, som vid det röda ljusets inträde eller då klockorna börjar ringa befinner sig så nära korsningen, att tillräcklig bromssträcka icke står honom till buds, skall äga fortsätta färden över korsningen. Underlåtenhet att stanna i de fall, som nu nämnts, har föreslagits medföra ansvar enligt 67 § vägtrafikförordningen.

Utredningen har vidare såsom en tänkbar åtgärd diskuterat införande av allmän skyldighet att stanna före passerande av järnvägs korsning. Emellertid har utredningen funnit, att en obetingad skyldighet att stanna kan innebära vissa riskmoment, speciellt risk för motorstopp i själva korsningen. Däremot har utredningen funnit, att en regel om nedsatt hastighet före passerande av järnvägs korsning i stort sett kan tillgodose samma syfte som en stoppskyldighet. Med hänsyn till betydelsen av en rätt hastig-

hetsanpassning och under återopande av att fordonen ofta föres med mycket hög hastighet, har utredningen förordat att en generell bestämd hastighetszon införes framför varje korsning. Enligt utredningen bör sålunda i 42 § 1 mom. vägtrafikförordningen införas ett nytt stycke av innehåll, att fordonsförare, som nalkas plankorsning med järnväg, icke får föra sitt fordon med högre hastighet än 45 km i timmen på den vägsträcka, som är belägen mellan sista avståndsmärket och korsningen. Finnes avståndsmärken ej uppsatta, skall vad nu sagts om högsta tillåtna hastighet enligt förslaget gälla en vägsträcka av 50 meter framför korsningen.

Yttrandena

Utredningens förslag om ovillkorlig skyldighet att stanna framför järnvägs korsning, då ljussignal visar rött blinkande sken eller då klocka ringer, har allmänt tillstyrkts. *Järnvägsstyrelsen* har emellertid framhållit, att varningssignalen på platser med fällbommar och grindar utgöres av fast rött sken, att det röda skenet visas även under den tidrymd, då bommarna är under fällning eller lyftning, samt att passerande av korsningen vid sådana tillfällen kan innebära stora risker, i synnerhet om vägen korsar flera spår. Med anledning härav bör enligt styrelsens mening de föreslagna bestämmelserna tillämpas även när signal vid järnvägs korsning visar fast rött sken. — Liknande uttalanden har gjorts i yttrandena från *statspolisintendenten*, *väg- och vattenbyggnadsstyrelsen* samt *länsstyrelsen i Malmöhus län*.

Svenska lokaltrafikföreningen har uttalat önskemål om att bestämmelsen får gälla även plankorsning i gata med spårväg. Från några håll, särskilt av *statspolisintendenten*, har anmärkts, att bestämmelser av enahanda innehåll som i fråga om järnvägs korsningar bör givas även i fråga om rött varningsljus vid färja och rörlig bro.

Statspolisintendenten m. fl. har anmärkt, att en särskild undantagsbestämmelse ej synes behöflig för det fall, då en bilförare, när signal avgivits, hunnit så långt att fordonet ej kan stannas före korsningen.

Jämväl förslaget till bestämmelser om maximihastighet för fordon, som nalkas järnvägs korsning, har tillstyrkts i de flesta yttrandena. *Svenska vägföreningen* har emellertid framhållit, att hastighetsbegränsningen bör gälla vid en viss punkt, nämligen vid det närmast korsningen uppsatta varningsmärket, i stället för på sträckan mellan märket och korsningen.

En viss tveksamhet om lämpligheten överhuvud av skärpta bestämmelser i ämnet har uttalats av *kungl. automobilklubben*, som ansett det tveksamt, huruvida en dylik skärpning kan bidra till att minska antalet olyckor vid järnvägs korsningar. Även *Sveriges automobilimportörförbund* har ansett olämpligt att genom en uttrycklig bestämmelse legalisera en viss hastighet, eftersom fall alltid förekommer, då hastigheten bör vara lägre.

En annan uppfattning har kommit till uttryck i yttrandet från *statens*

biltrafiknämnd, som ansett att bestämmelserna, såvitt angår obevakade järnvägs korsningar, bör gå ut på skyldighet för fordonsförare att stanna fordonet före korsning. Gentemot vad utredningen anfört om att ett fordon, som stannat, löper risk för motorstopp efter starten har biltrafiknämnden för sin del gjort gällande att risken för motorstopp är mindre, då ett fordon omedelbart efter starten framföres på lägsta växel, än om fordonets hastighet nedbringats, kanske utan att lägre växel inlagts. Liknande uttalanden har gjorts av bl. a. *länsstyrelsen i Göteborgs och Bohus län*, *landsfiskalen i Älvkarleby distrikt* och *Sveriges bilskolors riksförbund*.

Bland dem, som i princip tillstyrkt förslaget, har dock i många fall uttalats delade meningar om den maximihastighet, som lämpligen bör föreskrivas i detta sammanhang. I åtskilliga yttranden, bl. a. dem från *länsstyrelserna i Stockholms, Södermanlands och Malmöhus län*, *motormännens riksförbund*, *svenska vägföreningen* och *Sveriges advokatsamfund*, har — med hänvisning till vad i dessa yttranden sagts rörande maximihastigheten i tätorter — föreslagits en hastighetsgräns av 50 km i timmen. Å andra sidan har i yttrandena från bl. a. *motorförarnas helnykterhetsförbund* och *nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande* sagts att en hastighet av 45 km i timmen är alltför hög. *Länsstyrelsen i Jämtlands län* har föreslagit 40 km i timmen. *Statspolisintendenten*, *järnvägsstyrelsen* och *statens trafiksäkerhetsråd* har rekommenderat en hastighet av 30 km i timmen. *Svenska lokaltrafikföreningen* har framfört önskemål om att hastighetsgränsen måtte bestämmas till jämnt tiotal kilometer i timmen. *Svenska transportarbetareförbundet* har uttalat sig för en sådan bestämmelse, att fordon i nu avsett fall icke får föras med högre hastighet än att det kan stannas på en fjärdedel av avståndet till korsningen och ej heller med högre hastighet än 50 km i timmen. *Länsstyrelsen i Jönköpings län* har ansett, att en bestämmelse om maximihastighet bör vara av blott rådgivande karaktär.

Departementschefen

Vad utredningen föreslagit i fråga om skyldighet för fordonsförare att stanna vid plankorsning mellan järnväg och väg, där ljussignal visar rött blinkande sken eller ringklocka ringer, och att förbli stående, till dess signalen upphört, innefattar enligt min mening en sådan förbättring av de gällande reglerna, som jag helt kan förorda. Med anledning av att vissa signaler i järnvägs korsningar visar fast rött sken anser jag vidare, att den föreslagna bestämmelsen bör utvidgas att avse även dylika signaler. Härvid är dock att märka, att vissa signaler vid järnvägs korsningar är så konstruerade, att de visar fast rött sken, om de råkar ur funktion. Där detta uppenbarligen är fallet, bör hinder givetvis icke möta att passera korsningen under iakttagande av de försiktighetsmått, som föreskrives för järnvägs korsning, varest signalsystem ej är anordnat.

Det har ifrågasatts, om icke principen om skyldighet att stanna, då signal avgives med rött ljus, bör gälla även sådan signal, som uppsatts vid svängbro eller färjläge. Frågan synes emellertid icke vara av den praktiska betydelse, att en särskild bestämmelse erfordras i detta ämne.

Den föreslagna undantagsbestämmelsen om att förare skall äga fortsätta färden över korsningen, då tillräcklig bromssträcka icke står honom till buds, synes mig icke behöflig. Det torde vara uppenbart, att föraren i detta fall liksom eljest i nödläge äger vidtaga de åtgärder, som är påkallade för undvikande av olycksfall.

Vad angår utredningens förslag om en hastighetszon före plankorsning mellan järnväg och väg kan de faromoment, som gör sig gällande vid passerande av dylik korsning, i förstone synas vara i viss mån likartade med dem, som föreligger vid infart på huvudled. En viktig skillnad föreligger emellertid i det hänseendet, att järnvägsövergångar å allmänligen befarna vägar i regel är försedda med goda säkerhetsanordningar i form av signaler m. m. Reglerna för trafikanternas uppträdande vid sådana järnvägsövergångar får därför väsentligen karaktären av föreskrifter om skyldighet att respektera signalerna. I fråga om järnvägs korsningar utan signalanordningar är en analogi med huvudledskorsning mera befogad. Även här föreligger emellertid den olikheten, att tågföraren till skillnad från en förare av fordon på huvudled i regel icke kan genom sitt handlande i avsevärd mån påverka en uppkommen hotande situation.

Till grund för reglerna om vägtrafikanters uppträdande vid korsning med järnväg bör uppenbarligen ligga den redan nu i vägtrafikförordningen stadfästa principen, att envar, som ämnar passera korsningen, skall oavsett förekommande säkerhetsanordningar ägna särskild uppmärksamhet åt järnvägen samt förvissa sig om huruvida tåg nalkas och att förare av fordon skall hålla en med hänsyn till omständigheterna tillräckligt låg hastighet. Vad nu sagts innebär i själva verket blott en närmare utveckling av den allmänna regeln, att vägtrafikanter skall iakttaga den omsorg och varsamhet, som till förekommande av trafikolyckor betingas av omständigheterna.

Lika självfallen är icke den nu föreslagna skärpning av bestämmelserna, vilken går ut på fastställande av viss maximihastighet för sträckan närmast före korsningen. Mot en dylik regel kan invändas, bl. a., att en förare visserligen bör nedbringa hastigheten så, att han får tid till nödiga observationer och kan bringa fordonet att stanna, om ett tåg skulle nalkas, men att han å andra sidan bör så skyndsamt som möjligt passera korsningen, sedan han fastslagit, att banan är fri. Hastighetsbegränsningen borde därför strängt taget icke gälla sträckan närmast intill korsningen utan hellre en sträcka eller en punkt på något avstånd från densamma. Det kan vidare övervägas, om icke skyldigheten att nedbringa hastigheten snarare bör taga form av en skyldighet att helt stanna fordonet på lämplig

plats, varifrån god sikt råder längs järnvägen. En föreskrift om stoppskyldighet inger emellertid ganska stora betänkligheter eftersom den skulle leda till en ökning av tiden för passerande av korsningen. Därtill kommer att bestämmelsen skulle på vissa vägar leda till besvärande trafikstockningar.

En annan synpunkt, som kom till synes bl. a. i det utlåtande (nr 30), som andra lagutskottet år 1951 avgav i samband med tillkomsten av de nuvarande bestämmelserna i ämnet, är att det i åtskilliga fall — exempelvis då klar sikt råder och banan är överskådlig på långt avstånd — ej torde vara erforderligt att minska farten eller stanna före korsningen och att man i sådana fall knappast kan förvänta, att bestämmelserna om skyldighet att minska farten eller att stanna blir efterlevda. Respekten för bestämmelsen skulle därigenom avtrubbas.

Efter övervägande av de nu anförda skälen har jag kommit till den slutsatsen, att en absolut fartgräns i anslutning till järnvägsövergång ej är att tillråda men att det ändock kan vara lämpligt att i författningen ange en viss hastighet, vilken i regel icke bör överskridas. Jag föreslår därför att i anslutning till det nyss omnämnda stadgandet i 41 § 1 mom. vägtrafikförordningen intages en föreskrift om att fordonsförare, som avser att passera plankorsning med järnväg, icke bör på vägsträckan inom 50 m från korsningen hålla högre hastighet än 40 km i timmen. Underlåtenhet att iakttaga bestämmelsen kommer således icke att straffbeläggas i vägtrafikförordningen men kan uppenbarligen inverka på bedömandet om en förare jämlikt trafikbrottslagen skall anses ha förfarit oaktsamt.

Vid den nu förordade lösningen förfaller spørsmålet om uppsättande vid järnvägsövergångarna av vägmärken, som utvisar hastighetsbegränsning. De av utredningen föreslagna bestämmelserna torde däremot — bl. a. med hänsyn till innehållet i 1949 års vägtrafikkonvention — ha medfört skyldighet att uppsätta dylika märken i högst betydande omfattning.

F. Omkörning

Utredningen

Utredningen har framhållit, att omkörning kanske är den manöver i trafiken, som inrymmer de farligaste riskmomenten, samt har diskuterat åtgärder till minskande av dessa risker. Härvid har utredningen främst framhållit vikten av att förarna iakttaga de försiktighetsmått, som föreskrives i 47 § 3 mom. vägtrafikförordningen. Enligt vad där sägs bör den, som vill verkställa omkörning, ge sin avsikt tillkänna genom ljud- eller ljussignal eller på annat lämpligt sätt. Föraren av det framförvarande fordonet skall, då han uppmärksammat tillämnad omkörning, hålla till vänster och sakta farten samt bör på lämpligt sätt besvara avgiven signal. Den omkörande får icke hålla till vänster, förrän han förvissat sig om

att detta kan ske utan fara för den omkörde. Överträdelse av bestämmelserna är icke straffbelagd i vägtrafikförordningen men kan bedömas såsom ovarsam framfart enligt trafikbrottslagen. — Utredningen har framhållit att dessa bestämmelser icke efterföljes i önskvärd omfattning och att överträdelser sällan beivras. Genom förfrågningar hos fyra olika statspolisavdelningar i mellersta Sverige har utredningen utrönt, att under en tidsperiod av ett år blott två rapporter över underlåtenhet att avge signal upprättats inom en statspolisavdelning och icke någon inom de övriga tre avdelningarna. Det är enligt utredningens uppfattning möjligt, att bestämmelserna i 47 § 3 mom. vägtrafikförordningen icke uppfattas såsom bindande utan endast såsom rekommendationer, vilka det står en fordonsförare fritt att efterfölja eller icke. Utredningen har därför föreslagit, att i 3 mom. första och andra styckena ordet »bör» på några ställen utbytes mot ordet »skall», så att skyldigheten att efterfölja bestämmelserna mera betonas, samt att överträdelse av bestämmelserna straffbelägges direkt i vägtrafikförordningen.

Vidare har utredningen framhållit, att det i 10 § punkten 6 vägmärkeskungörelsen upptagna vägmärket, som innebär förbud mot omkörning mellan motordrivna fordon, icke använts i tillräcklig omfattning och att enligt utredningens mening länsstyrelser och stadsmyndigheter icke bör tveka att låta uppsätta sådant märke varhelst omkörning är särskilt riskabel. Det bör emellertid därvid särskilt övervägas, om förbudet skall gälla även omkörning av mopeder, motoreyklar, traktorer och motorredskap. Däremot har utredningen ansett, att möjligheten att generellt förbjuda omkörningar på en längre vägsträcka bör användas restriktivt och att sådant förbud ej bör föreskrivas i andra fall än då det av trafikanterna uppfattas såsom påkallat.

Utredningen har framhållit som önskvärt, att variationerna i körhastigheterna minskas, så att man uppnår en lugnare trafikrytm och så att antalet omkörningar nedbringas. Huruvida särskilda åtgärder bör vidtagas för att öka de låga körhastigheterna är dock enligt utredningens mening i högsta grad tveksamt, och det har framhållits såsom beklagligt, om den uppfattningen skulle vinna utbredning, att låg hastighet är oförenlig med ett trafiksäkert körsätt. Eftersom det i vissa situationer kan vålla olägenheter, om en bilförare färdas med onormalt låg hastighet, nämligen då vägens bredd icke tillåter trafiken att gå fram i mer än en fil i vardera riktningen samt vägen dessutom är hårt trafikbelastad, har utredningen emellertid föreslagit, att i 47 § 3 mom. vägtrafikförordningen intages en särskild bestämmelse för detta fall. Bestämmelsen skall enligt förslaget gå ut på att förare av motordrivna fordon, som framföres påtagligt saktare än övrig med normal hastighet framgående trafik, har att hålla uppsikt även över körbanan bakom fordonet samt, om trafikförhållandena är sådana att förare av efterföljande fordon icke kan utan svårighet eller

risk verkställa omkörning, på lämplig plats föra sitt fordon åt sidan samt stanna och låta efterföljande fordon passera.

Det är enligt utredningen ett känt förhållande, att förare av tunga fordon, såsom dieseldrivna lastbilar, lastbilar med släpfordon, sammansatta fordon och bussar, på grund av det kraftiga motorbullret ofta icke uppfattar omkörningssignalerna från ett bakomvarande fordon. Eftersom utredningen haft sig bekant, att i marknaden föres särskilda anordningar, avsedda att monteras baktill på de tunga fordonen och med uppgift att vidarebefordra omkörningssignalen till förarhytten, har utredningen föreslagit, att Kungl. Maj:t åt väg- och vattenbyggnadsstyrelsen uppdrager att följa den tekniska utvecklingen på detta område och till Kungl. Maj:t anmäla, när dessa anordningar föreligger i fullt utexperimenterat skick, samt att Kungl. Maj:t därefter föranstaltar om att i vägtrafikförordningen intages en bestämmelse om att tyngre fordon skall vara utrustade med sådana anordningar.

Yttrandena

Utredningens förslag om skärpning av de nuvarande reglerna rörande omkörning mellan fordon har i allmänhet lämnats utan erinran och i åtskilliga fall varmt tillstyrkts.

I några yttranden har satts i fråga, huruvida en fordonsförare under alla förhållanden skall vara skyldig att besvara omkörningssignal. Särskilt har framhållits, att sådana fall är tänkbara, då ett mötande fordon är skymt för den bakomvarande men synligt för den framförvarande och denne finner att en omkörning skulle vara förenad med uppenbar fara. Frågan är omnämnd i yttrandena från bl. a. *statspolisintendenten, länsstyrelsen i Södermanlands län* och *motormännens riksförbund*.

I några yttranden har ifrågasatts, om icke de föreslagna särskilda bestämmelserna för s. k. långsamkörare bör utgå. *Stockholms läns avdelning av föreningen Sveriges landsfiskaler* har ansett att föreskriften innebär alltför långtgående krav på denna grupp av förare och kan medföra att de vissa tider helt enkelt icke kan använda sådana vägar, där en snabb och tät trafik råder, eftersom de då kunde bli tvingade att stå stilla avsevärd tid. *Sveriges bilskolors riksförbund* har ansett bestämmelsen medföra risk för spridning av den oriktiga uppfattningen, att skyldigheten att hålla viss uppsikt bakåt skulle åvila endast förare av sådant fordon, som föres påtagligt saktare än andra. *Länsstyrelsen i Älvsborgs län*, som fäst särskild vikt vid den föreslagna bestämmelsen om långsamkörare, har framhållit, att efterlevnaden av regeln bör noga kontrolleras vid polisövervakningen samt har ifrågasatt, om icke regeln bör straffsanktioneras. — En motsatt ståndpunkt har däremot intagits av *föreningen Sveriges häradshövdingar*, som ansett det sannolikt att underlåtenhet att efterkomma regeln i många fall kommer att bedömas såsom straffbar enligt 2 §

trafikbrottslagen men funnit detta mindre lämpligt och därför föreslagit en sådan uppmjukning av bestämmelsen, att denna konsekvens icke inträder.

I några yttranden har påyrkats förbud mot omkörning vid övergångsställe för gående. *Statspolisintendenten* och *nationalföreningen för trafik-säkerhetens främjande* har i detta hänseende särskilt framhållit, att många olyckor uppkommer i samband med att en förare söker köra om annat fordon, vilket stannat för att låta en fotgängare passera; denne är nämligen ofta icke synlig för den omkörande föraren. *Polismästaren i Malmö* har fäst uppmärksamheten på att den nuvarande bestämmelsen, enligt vilken fordonsförare, som närmar sig obehåll, tydligt markerat övergångsställe för gående, skall nedbringa hastigheten så att han kan stanna framför övergångsstället, i praktiken icke gör det möjligt att beivra överträdelser i andra fall, än då någon fotgängare blivit påkörd.

Departementschefen

Vad utredningen anfört beträffande omkörning mellan fordon innebär icke, att utredningen ej skulle anse de nuvarande reglerna rimliga och lämpliga utan blott att trafikanterna icke ställer sig dessa regler till efterrättelse i den omfattning, som är önskvärd. En viss skärpning i reglernas formulering kan därför vara önskvärd både såsom ett medel att påverka den trafikerande allmänhetens inställning och såsom en hjälp åt polisorganen i deras övervakande verksamhet. Vad särskilt angår sistberörda synpunkt finnes skäl till förmodan, att övervakningen kommer att intensifieras, om bestämmelsernas tvingande karaktär blir mera tydligt klargjord i författningstexten.

I enlighet med det anförda tillstyrker jag, att den nuvarande bestämmelsen i 47 § 3 mom. vägtrafikförordningen om att fordonsförare, som vill verkställa omkörning, bör giva sig tillkänna genom ljud- eller ljussignal eller på annat lämpligt sätt, undergår en sådan jämkning i formuleringen, som utredningen föreslagit. Vad åter angår den i samma lagrum förekommande bestämmelsen om att föraren på det framförvarande fordonet bör, då han uppmärksammat tillämnad omkörning, hålla till vänster och sakta farten samt, om signal avgivits, besvara denna, kan en alldeles ovillkorlig föreskrift om skyldighet för föraren att avgiva svarssignal någon gång visa sig mindre lämplig ur trafiksäkerhetssynpunkt. Den nuvarande formuleringen kan därför på denna punkt sägas vara mera ändamålsenlig än den av utredningen föreslagna, ovillkorligen tvingande regeln, och den bör därför enligt min mening bibehållas oförändrad. — Jag tillstyrker utredningens förslag, i vad det innebär, att underlåtenhet att avgiva omkörningssignal straffbelägges direkt i vägtrafikförordningen men föreslår icke någon motsvarande bestämmelse i fråga om underlåtenhet att avgiva svarssignal.

Likaledes biträder jag den uppfattning, varåt utredningen givit uttryck i fråga om lämpligheten av att genom uppsättande av vägmärke helt förbjuda omkörning på särskilt farliga platser.

Vad angår de av utredningen föreslagna särskilda bestämmelserna om s. k. långsamkörare finner jag för min del uppenbart, att en person, som färdas påtagligt långsammare än andra trafikanter, måste vidtaga erforderliga åtgärder för att låta dessa passera. Att skyldighet härtill föreligger, anser jag följa redan av de nyss refererade bestämmelserna i vägtrafikförordningen. En närmare uppräknig av de särskilda försiktighetsmått, som bör iakttagas av den, vilken färdas med särskilt låg hastighet, är ur viss synpunkt önskvärd men kan lätt missförstås på det sättet, att dylika åtgärder icke skulle vara påkallade i andra situationer. Med hänsyn härtill anser jag tillräckliga skäl för närvarande icke föreligga att införa några speciella stadganden för den nu ifrågavarande situationen.

En mera speciell fråga, som aktualiseras i detta sammanhang, gäller omkörning vid övergångsställe för gående. Enligt 46 § 1 mom. tredje stycket vägtrafikförordningen åligger det förare av fordon, som närmar sig obehärdat, tydligt markerat övergångsställe för gående, att nedbringa hastigheten så, att fordonet kan stannas framför övergångsstället för att lämna gående tillfälle att passera. Det torde mycket ofta brista i efterlevnaden av denna bestämmelse, och därigenom har — såsom jag framhöll redan i direktiven för utredningen — frågan om skärpning av bestämmelserna om motorfordonens hastighet och förarnas beteende i övrigt vid övergångsställen blivit alltmera aktuell. I viss mån torde de mindre tillfredsställande förhållandena bero på brist i övervakningsresurserna, men även själva bestämmelsen är otvivelaktigt i behov av utbyggnad och komplettering. Redan i sin nuvarande lydelse bör den visserligen i allmänhet anses utgöra hinder för att omkörning mellan fordon verkställas vid ett övergångsställe. Ofta torde emellertid stadgandet icke uppfattas på detta sätt, och härigenom vållas lätt olyckor t. ex. i det fallet, att någon söker köra om ett fordon, som stannat för att låta en gående passera. Ett generellt förbud mot omkörningar å övergångsställen utgör enligt min mening en nära nog nödvändig komplettering av den nuvarande bestämmelsen. För fordonstrafikens del innefattar ett sådant förbud knappast någon olägenhet, eftersom ju varje fordonsförare ändock är skyldig att i erforderlig mån nedbringa hastigheten, då han nalkas övergångsstället. Jag föreslår därför, att ett dylikt förbud inskrives i 47 § 2 mom. vägtrafikförordningen. Liksom fallet är med övriga bestämmelser i detta moment torde överträdelser av förbudet icke böra straffbeläggas direkt i vägtrafikförordningen utan bedömas enligt trafikbrottslagen.

Liksom utredningen anser jag att väg- och vattenbyggnadsstyrelsen bör med uppmärksamhet följa de tekniska framstegen i fråga om mottagningsapparater för fordonssignaler m. m.

G. Överskridande av maximilast m. m.

Utredningen

Utredningen har redogjort för nuvarande bestämmelser om maximilast för motorfordon och därvid främst omnämnt stadgandet i 57 § 1 mom. vägtrafikförordningen, enligt vilket maximilast, som fastställts för ett motor drivet fordon eller därtill kopplat fordon, icke får överskridas, samt de i 54 § samma förordning givna reglerna av innebörd att lasten icke får vara så stor, att det för vägen tillåtna högsta axeltrycket överskrides.

Det är enligt utredningen ett känt förhållande, att överbelastning av fordon förekommer i mycket stor utsträckning, vilket förhållande ur trafik-säkerhetssynpunkt är synnerligen bekymmersamt. Överbelastning av ett fordon innebär bl. a., att bromsarna icke fungerar med den effektivitet, som erfordras. En upprepad överbelastning utsätter även fordonet för en onormal förslitning, vilket i sin tur kan vara ägnat att äventyra trafik-säkerheten. Eftersom den levande kraften hos ett fordon i rörelse bestämes av fordonets vikt och av den hastighet, med vilken det framföres, kan den förstörelse, som ett överbelastat fordon förorsakar vid en sammanstötning, bli fruktansvärd. Överbelastning av fordon åstadkommer också i många fall skador å vägbanan och förslitning av densamma framför allt å grusvägar, vilket försvårar vägunderhållet. Detta kan i sin mån medföra försämring av trafiksäkerheten.

Utredningen har framhållit, att den främsta anledningen till att överbelastning av fordonen förekommer i så stor utsträckning, är den ekonomiska vinning, som transportören har av att åsidosätta bestämmelserna om maximilast. Att transportören någon gång ådömes böter för det han överbelastat fordonet, har i regel icke någon avhållande effekt. Bötesbeloppet utgör vanligen endast en ringa del av den merinkomst, som tillföres honom genom att bryta mot bestämmelsen. Det oaktat har utredningen icke föreslagit någon straffskärpning. Samhällets ingripande mot en försunlig motorfordonsförare kan enligt utredningens mening ändock ges tillbörlig effekt genom åtgärder beträffande hans körkort. Ej heller har utredningen funnit lämpligt att föreslå någon bestämmelse om att den uppkomna vinsten skall vara förverkad till kronan, eftersom betydande svårigheter regelmässigt uppkommer att åstadkomma utredning om vinstens storlek.

I ett annat hänseende har utredningen emellertid ansett en skärpning av de nuvarande bestämmelserna vara på sin plats, nämligen på det sättet, att polisman, som anträffar överbelastat fordon, får rätt att förbjuda fortsatt färd med fordonet. I 9 § andra stycket vägtrafikförordningen stadgas redan nu att, om ett fordon finnes vara så bristfälligt, att det ej utan uppenbar fara för trafiksäkerheten kan vidare nyttjas, polisman äger förbjuda användande av fordonet, så ock, där förbudet icke efterkommes, hindra användandet. Vidare stadgas i 28 § 2 mom. samma förordning att, om

polisman finner skäl antaga, att förare av fordon å väg saknar vissa nödiga förutsättningar att på betryggande sätt föra fordonet, polismannen äger förbjuda honom att föra fordonet, så ock, där förbudet icke efterkommes, hindra honom därifrån. Slutligen finnes i 52 § 3 mom. vägtrafikförordningen en bestämmelse av innehåll att, om polisman finner fordon vara så lastat, att fortsatt färd med fordonet icke kan äga rum utan uppenbar fara eller olägenhet, han äger förbjuda sådan färd, så ock, där förbudet icke efterkommes, hindra färden. Stadgandet torde emellertid icke omfatta de fall, då den fastställda maximilasten överskridits, utan hänför sig endast till situationer, då ett fordon lastats på sådant sätt, att föraren saknar nödig sikt, erforderliga möjligheter till manövrering etc. — De möjligheter till ingripande, som angivits i 9, 28 och 52 §§ vägtrafikförordningen, torde f. ö. stundom tillkomma polisman redan enligt 1948 års allmänna polisinstruktion; dess 1 § ålägger nämligen polisman att upprätthålla allmän ordning och säkerhet samt att söka förebygga brott och hindra att ordningen och säkerheten störes. Eftersom det synts utredningen vara av värde att på ett otvetydigt sätt få fastslaget, vilka befogenheter polisman äger i nu förevarande sammanhang, har utredningen föreslagit, att i 57 § vägtrafikförordningen införes en bestämmelse om att polisman, vilken finner, att den för ett fordon fastställda maximilasten så överskridits, att fortsatt färd med fordonet icke kan äga rum utan fara eller olägenhet, äger förbjuda sådan färd samt, om förbudet icke efterkommes, hindra färden. Stadgandet bör därjämte enligt utredningen kompletteras med en föreskrift om att det åligger polisman att meddela sådant förbud i alla de fall, då den tillåtna maximilasten befinnes vara överskriden med mera än 20 %.

Utredningen har vidare framhållit, att överbelastning i särskilt stor utsträckning förekommer vid virkestransporter. Enligt kungörelsen den 23 mars 1945 angående straffrihet i vissa fall vid överskridande av maximilast m. m. vid transport av vissa skogsprodukter gäller vid befördran med lastbil eller släpfordon av sådana skogsprodukter, som är upptagna i en vid kungörelsen fogad tabell, att lastens vikt får beräknas efter volymen i enlighet med vad som angivits i denna tabell. Mätningförfarandet innebär inga svårigheter, när det gäller virkessortiment i jämna meterlängder (massaved, långved och kastved). I fråga om virke i fallande längder, huvudsakligen sågtimmer, är emellertid praktiskt taget all kontroll från polisens sida omöjlig. Enligt tabellen skall lastens vikt beräknas efter timrets toppmått i kubikfot. På ett timmerlass är emellertid i regel hälften av stockarna placerade med toppänden mot förarhytten. Stockarna är vidare ofta av olika längd, och korta stockar ligger dolda av längre stockar. Någon uppmätning av lasset kan därför icke ske, med mindre polismannen följer med till avlastningsplatsen, något som i praktiken icke kan ske annat än i undantagsfall. — Författningen har föranletts av tidigare krisförhållanden, vilka icke längre föreligger. Enligt utredningens mening kan redan av denna anled-

ning övervägas, huruvida icke kungörelsen bör upphöra att gälla. Utredningen har vidare erinrat om, att polisen sedan länge icke brukar beivra andra fall av överlast, än då maximilasten överskridits i mera väsentlig mån. Om en chaufför med relativt stor noggrannhet kan bedöma lastens vikt och han verkligen utnyttjar denna sin förmåga, då lastningen äger rum, torde han därför icke löpa någon risk att bli bötfälld. Utredningen har dock sagt sig vara medveten om att det i många fall kan vara svårt att lasta så, att maximilasten icke överskredes. Denna svårighet är dock inte större än svårigheten att bedöma lastens vikt vid transporter av exempelvis jord, grus, malmslig eller annat material, vars vikt varierar beroende av dess art, sammansättning och fuktighetsgrad. Någon anledning att längre giva virkestransporterna den särställning, som de haft alltsedan 1942, föreligger icke enligt utredningens uppfattning. Utredningen har därför förordat, att kungörelsen upphäves.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsens hemställan

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen har som motivering till sitt förslag om införande av skyldighet att under färd med lastbil medföra besiktningssinstrument eller typintyg anfört bl. a. följande. Besiktningmännen har förmärkt en tilltagande tendens att lastbilar inställes till registreringsbesiktning utan annan utrustning än den författningsenligt föreskrivna men därefter kompletteras med viss utrustning, såsom plåtbeklädnad på flaket, lastanordning eller högre lämmar. Avsikten med detta förfaringssätt är uppenbarligen, att fordonet vid besiktningen skall få sig åsatt lägre tjänstevikt, än det i avsett färdigt skick rätteligen bör ha, och därigenom draga lägre fordonsskatt. — Vid den polisiära fordonskontrollen i form av flygande inspektion m. m. finnes endast små möjligheter att genom vägning konstatera fordonets tjänstevikt. Det är icke heller möjligt att undersöka, huruvida fordonet överensstämmer med besiktningssinstrumentet eller typintyget, när detta endast undantagsvis medföres på fordonet. Det är helt otänkbart att vid inspektionstillfället erhålla upplysningar från bilregistret om fordonet och dess utrustning. — För att ernå en fordonskontroll utöver den i samband med kontrollbesiktningen verkställda fordonsövervakningen, måste åtgärder vidtagas som gör det möjligt att vid flygande inspektion kontrollera att fordonet överensstämmer med besiktningssinstrumentets eller typintygets uppgifter.

Yttrandena

Utredningens förslag till åtgärder mot överlast har i de flesta yttrandena tillstyrkts. I några fall har även påyrkats skärpning av de föreslagna bestämmelserna. *Göteborgs och Bohus läns trafiksäkerhetskommitté* har sålunda förordat att de föreslagna bestämmelserna utvidgas att gälla även när andra slag av fordon än lastfordon, t. ex. personbilar eller bussar,

överbelastas och därigenom blir till fara för trafiksäkerheten. *Länsstyrelsen i Norrbottens län* har ansett nödvändigt att polisman får befogenhet att ingripa på sätt utredningen föreslagit även i fall, då för vägen gällande axeltryck och totalvikt överskrides. Vidare har länsstyrelsen ifrågasatt, om icke vid svårare förseelser den av överbelastningen föranledda vinsten bör förklaras förverkad till kronan. *Föreningen Sveriges häradshövdingar* — som delat utredningens mening att överskridande av maximilast trots förseelsens ofta allvarliga karaktär icke bör medföra fängelsestraff eller konfiskation av uppkommen vinst — har som ett alternativ härtill framfört förslag om normerade böter med normeringen anknuten till de viktsenheter eller det procenttal, varmed maximilasten överskridits, eller till en kombination av dessa faktorer.

En mera kritisk ståndpunkt har intagits av *statens väginstitut*, som ansett att utredningens uttalanden om risken ur trafiksäkerhetssynpunkt av överbelastning icke är sakligt grundade samt att farhågorna för att överbelastning medför sådan ökad vägslitning, att trafiksäkerheten minskas, är överdrivna. Viktigare är enligt institutets mening fordonens bromsförmåga och lastens fördelning. Institutet har därför i stället för de av utredningen föreslagna åtgärderna rekommenderat skärpt övervakning av de tyngre fordonens bromsförmåga.

Statspolisintendenten — som förklarar sig förutsätta att en polisman icke påtager sig något ekonomiskt ansvar för kvarlämnad last genom att förbjuda fortsatt färd — har ansett att den gräns, vid vilken skyldighet skall inträda att meddela sådant förbud, bör sättas vid ett överskridande av lastförmågan med 30 %. Vidare har i yttrandet framhållits att fall kan tänkas, då avlastning skäligen icke bör föreskrivas, t.ex. om lasten består av ömtålig vara, som kan förstöras, om avlastning icke kan komma till stånd utan användande av lyftkran eller om fordonet har blott en obetydlig, ur trafiksynpunkt icke farlig vägsträcka kvar till målet. Med tanke på dylika situationer har ifrågasatts sådan jämkning av den föreslagna författningstexten, att skyldighet att förbjuda eller hindra färd skall föreligga blott där ej synnerliga skäl till annat föranleder. *Statens biltrafiknämnd* har icke ansett lämpligt stadga uttrycklig skyldighet för polisman att meddela förbud mot fortsatt framförande av överbelastat fordon utan ansett, att en prövning i varje särskilt fall bör verkställas huruvida åtgärden är behövlig, i vilket hänseende eventuellt en särskild instruksions föreskrift kan utfärdas. *Länsstyrelsen i Västernorrlands län* har haft liknande uttalanden. *Bilverkstädernas riksförbund* och *Sveriges automobilhandlareförbund* har i sitt gemensamma yttrande föreslagit den uppmjukningen av utredningens förslag, att fortsatt färd skall kunna medgivas till närmaste färdmål med nedsatt hastighet. Samma tanke har framförts av *svenska vägföreningen*.

En fråga, som berörts i flera yttranden, utgör den s. k. nedklassningen

av vissa lastbilar. Mest ingående har denna fråga berörts i yttrandet från *statens biltrafiknämnd*, som framhållit, att frågan om maximilasten äger samband med rätten att bedriva yrkesmässig trafik. Detta har i sin tur medfört, att tillverkare och försäljare av lastbilar föranletts att uppdelat varje fordonstyp i ett antal undergrupper, vilka icke motsvaras av någon reell skillnad i fråga om fordonens beskaffenhet. Om t. ex. en person vägrats tillstånd att utöva yrkesmässig trafik med en bil med en högsta tillåten last av 9 500 kilogram, kan han efter en hänvändelse till försäljaren få en totalviktsuppgift, som ger en lastförmåga av blott 7 000 kilogram, utan att bilen undergår någon förändring. På grund av dessa missförhållanden har nämnden — som i skrivelse till Kungl. Maj:t den 9 februari 1950 hemställt om ändring av gällande bestämmelser för registrering av lastfordon — framhållit angelägenheten av en dylik ändring. Nämnden har ytterligare påpekat, att våda ur trafiksäkerhetssynpunkt icke kan anses föreligga med mindre den för fordonets grundtyp beräknade maximilasten överskrides. — Sistnämnda synpunkt har framhållits också av bl. a. *svenska vägföreningen*.

Vad beträffar väg- och vattenbyggnadsstyrelsens förslag i fråga om skyldighet att medföra besiktningsinstrument eller typintyg, vilket förslag tillkommit efter samråd med *statspolisintendenten*, har detsamma tillstyrkts av *länsstyrelserna i Kronobergs, Malmöhus, Göteborgs och Bohus, Kopparbergs och Norrbottens län samt motormännens riksförbund*. Förslaget har däremot avstyrkts av *överståthållarämbetet, kungl. automobilklubben* och *svenska lasttrafikbilägareförbundet*. Ämbetet har därvid åberopat utlåtanden av olika polisorgan i Stockholm, vilka framhållit svårigheten för polisen att vid flygande inspektion kontrollera överensstämmelsen mellan bilen och besiktningsinstrumentet. Därest en dylik kontroll anses skola företagas torde följden bli att angelägnare arbetsuppgifter måste åsidosättas. Lasttrafikbilägareförbundet har uttalat att, därest föreskrift av angivet innehåll anses böra utfärdas, den bör gälla för alla kategorier av motorfordon. Kungl. automobilklubben har yrkat att eventuell föreskrift skall avse skyldighet att medföra fotostatkopier av besiktningsinstrumentet eller typintyget.

Departementschefen

Vad utredningen föreslagit i fråga om befogenhet för polisman att förbjuda eller hindra fortsatt färd med motorfordon, vars fastställda maximilast överskridits i så avsevärd mån, att förhållandet medför fara eller olägenhet, innefattar — såsom utredningen också framhållit — knappast någon principiell nyhet, eftersom en liknande bestämmelse för närstående fall finnes given i 52 § 3 mom. vägtrafikförordningen. Den avsevärda trafikfara, som en mera allmän förekomst av överbelastade fordon representerar, och den skadegörelse, som dessa fordon åstadkommer på

vägarna, kan enligt min mening väl motivera att dylikt förbud också meddelas, då en mera allvarlig överträdelse av bestämmelserna om maximilast konstateras. Mot en bestämmelse av sådant innehåll torde icke kunna åberopas annat argument, än att föreskriften i vissa fall kan leda till ekonomiskt avbräck för fordonets ägare och förare. Det synes dock ej vara något rationellt betraktelsesätt att taga särskild hänsyn till deras intresse av att kunna fullfölja sin olovliga verksamhet. Enligt min mening talar detta argument i stället med skärpa för att den av utredningen skisserade bestämmelsen är behövlig för att trygga efterlevnaden av gällande bestämmelser om maximilast.

Den fara för trafiksäkerheten, som ligger i att ett fordon lastats utöver den maximilast, som må tagas på fordonet, kan emellertid enligt mitt förmenande uppstå också därigenom att fordonet, även om det icke för större last än det ur tekniska synpunkter kan bära, lastats till ett axeltryck, som överstiger högsta tillåtna axeltryck på den väg, där fordonet framföres. Särskilt på svaga vägar och broar kan redan ett måttligt överskridande av axeltrycksbestämmelserna medföra skador på vägöverbyggnaden och broarna, vilka innebär allvarlig fara för såväl den trafikant, som förorsakar skadan, som efterföljande trafikanter. Härtill kommer de dryga kostnader för vägväsendet, som eftersättandet av nämnda bestämmelse förorsakar. Jag anser därför starka skäl tala för att den av utredningen föreslagna befogenheten för polisman att förbjuda eller hindra färd med motorfordon, vars maximilast på angivet sätt överskridits, bör omfatta även de fall då de för vägen gällande axeltrycksbestämmelserna på motsvarande sätt åsidosatts.

Vad angår den föreslagna bestämmelsen om skyldighet för polisman att i vissa fall förbjuda fortsatt färd med fordon, vars maximilast överskridits, synes denna bestämmelse i och för sig motiverad. En överlast av mer än 20 % måste såsom regel anses innebära en så betydande trafikfara, att körförbud bör tillgripas. Skyldigheten synes mig också av motsvarande skäl böra föreskrivas, då det för vägen tillåtna högsta axeltrycket överskridits med mer än 10 %. För att möjliggöra en smidig tillämpning i fall, då praktiska synpunkter eller billighetsskäl talar för undantag från regeln, bör polismannen dock få möjlighet att medgiva att färden fortsattes, om särskilda skäl därtill föreligger.

Frågan om upphävande eller ändring av kungörelsen den 23 mars 1945 angående straffrihet i vissa fall vid överskridande av maximilast m. m. vid transport av vissa skogsprodukter är för närvarande föremål för särskild utredning inom kommunikationsdepartementet. Jag är därför icke nu beredd att taga slutlig ställning till utredningens förslag om upphävande av denna kungörelse.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsens förslag om införande av skyldighet att vid färd med lastbil medföra gällande besiktningssinstrument eller typintyg tar närmast sikte på kontrollen av att fordonen befinner sig i registrerat skick och att automobils katt ej undandrages. Den av mig förordade befogenheten och, i vissa fall, skyldigheten för polisman att förbjuda eller hindra färd med motorfordon, vars axeltryck överstiger det för vägen tillåtna, förutsätter emellertid också att det omedelbart vid den flygande inspektionen finnes möjlighet att avgöra huruvida axeltrycksbestämningarna åsidosatts eller ej. Den för lastbilar — vilka är det slag av fordon som närmast berörs av dessa bestämmelser — vid olika axeltryck föreskrivna maximilasten framgår av besiktningssinstrumentet eller typintyget. De uppgifter i detta hänseende, som förekommer å den s. k. namnskylden, torde däremot icke alltid vara tillförlitliga. Ett genomförande av väg- och vattenbyggnadsstyrelsens förslag är därför även ett trafiksäkerhetsintresse, och jag har med hänsyn härtill funnit mig böra i detta sammanhang upptaga och förorda förslaget. Av praktiska skäl synes föreskrift i ämnet böra utformas så, att vid färd med lastbil skall i bilen medföras det för densamma gällande besiktningssinstrumentet eller typintyget eller styrkt avskrift eller fotografisk kopia härav. Likaså bör skyldighet föreligga att hålla handlingen i fullt läsbart skick och att på tillsägelse uppvisa densamma för besiktningssman eller polisman. Underlåtenhet att medföra handlingen i fråga synes böra ur straffrättslig synpunkt behandlas på samma sätt som underlåtenhet att vid färd medföra körkort.

H. Fordonsbelysning m. m.

Utredningen

Utredningen har — under hänvisning till det förut redovisade statistiska materialet — ansett att särskild uppmärksamhet bör ägnas möjligheterna att nedbringa antalet vägtrafikolyckor under mörker.

Vägtrafikförordningen innehåller, såsom utredningen framhållit, detaljerade föreskrifter om belysnings- och reflexanordningar på olika typer av fordon. För vissa slag av fordon är föreskrivet, att dylika anordningar skall ingå i fordonens obligatoriska utrustning, d. v. s. att anordningarna skall finnas både vid färd i dager och vid färd i mörker. I sådant hänseende har beträffande skyldighet att föra baklykta och bakre reflektor — vilka anordningar utredningen ansett särskilt betydelsefulla — givits bestämmelser av det innehåll som framgår av nedanstående sammanställning:

<i>Fordonsslag:</i>	<i>Föreskriven anordning:</i>
Bil.	Lykta, som kan visa rött sken bakåt.
Motorcykel.	Som på bil.
Till motorcykel kopplad sidvagn.	Är sidvagnen kopplad till höger om motorcykeln, skall sidvagnen baktill på höger sida vara försedd med lykta, som kan visa rött sken bakåt <i>eller</i> reflexanordning, som vid belysning återkastar rött sken.
Släpvagn, som drages av bil.	Som på bil.

I fråga om vissa andra slag av fordon än de nu nämnda gäller, att belysningsanordningar skall finnas vid färd under mörker. Bestämmelserna är, i vad de avser baklykta och bakre reflektor, av följande innehåll.

<i>Fordonsslag:</i>	<i>Föreskriven anordning:</i>
Traktor.	Lykta, som kan visa rött sken bakåt <i>eller</i> reflexanordning, som vid belysning återkastar rött sken.
Motorredskap.	Som på traktor.
Släpplåda, som drages av bil.	Som på traktor.
Släpfordon, som drages av traktor, ävensom efterfordon.	Som på traktor (dock endast i det fall, då fordonet drages på allmän plats, där tillfredsställande belysning icke finnes).
Cykel och moped.	Som på traktor.
Fordon, som kopplats vid sidan av cykel eller moped.	Som på traktor i det fall då fordonet är kopplat till höger om cykeln eller mopeden.
Fordon, som kopplats efter cykel eller moped.	Som på traktor.
Fordon, förspänt med dragare.	Som på traktor (dock endast i det fall, då fordonet föres på allmän plats, där tillfredsställande belysning icke finnes).

Fordon, som är uppställt på väg, skall enligt 51 § vägtrafikförordningen, om tillfredsställande vägbelysning icke är anordnad, vara försett med belysnings- eller reflexanordning, som utsänder eller reflekterar vitt eller gult ljus framåt och rött ljus bakåt.

Utredningen har redovisat ett omfångsrikt statistiskt material samt låtit företaga praktiska prov för att utröna värdet av olika typer av belys-

nings- och reflexanordningar samt har anfört vissa synpunkter och förslag beträffande anordningarnas beskaffenhet. På grundval härav har utredningen föreslagit att åt väg- och vattenbyggnadsstyrelsen måtte uppdragas att på grundval av dessa förslag och efter de ytterligare undersökningar och överväganden, som kan befinnas erforderliga, utarbeta närmare föreskrifter om beskaffenheten av baklyktor och reflexanordningar samt deras placering å fordon.

Utredningen har vidare utförligt redovisat de slutsatser, som ansetts kunna dragas redan av det förebragta materialet, samt har i sådant hänseende anfört bl. a. följande. De företagna undersökningarna ger vid handen att bedömningen av avståndet till ett framförvarande fordon i hög grad underlättas, om fordonet utrustas med dubbla baklyktor, placerade på ett visst givet avstånd från varandra. Dubbla baklyktor medför också den fördelen att en bakomvarande genast får en klar uppfattning om bredden av det fordon, som han har framför sig. En baklykta på höger sida blir ofta bemängd med smuts, som kastas upp av den mötande trafiken, och kan då bli svår att observera. Ävenledes är det en fördel att ha två baklyktor, om den ena lyktan av någon anledning slocknar. I flera länder kräver man därför dubbla baklyktor på bilar. Också i vårt land ger erfarenheten stöd för antagandet, att den nu föreskrivna bakbelysningen icke är tillräckligt effektiv såsom varning för efterföljande trafikanter. — Vad särskilt angår traktorer, motorredskap, mopeder, cyklar, hästfordon m. fl. fordon, för vilka finnes valrätt mellan baklykta och reflexanordning, har det alldeles övervägande antalet ägare valt den billigare reflexanordningen. Det är dock enligt utredningens mening ur flera synpunkter mera angeläget, att sådana fordon blir väl utmärkta för bakomvarande trafikanter, än vad fallet är med bilar och motorcyklar. Ett långsamt gående fordon blir ideligen upphunnet och omkört av andra fordon. Reflexanordning är ett nödfallsmedel, som i den starkt växande trafiken icke längre kan accepteras. Den är klart otillräcklig i fall, då ett omkörande motorfordon endast har parkeringslyktorna tända, och är icke heller tillfyllest om det bakomvarande fordonet föres med halvljus. Särskilt kritisk blir situationen vid möte med annat fordon, vars lyktor icke är rätt avbländade; förmågan hos en förare att upptäcka framförvarande fordon är nämligen vid bländning starkt nedsatt. En nedsmutsad baklykta är i princip bättre än en rengjord reflektor. Enligt utredningens mening bör därför varje fordon på väg under mörker vara försett med lykta, som visar rött sken bakåt. — I fråga om fordon, som står parkerade på vägbanan, är f. n. enbart reflexanordningar obligatoriska. Att detta icke är tillräckligt, framgår bl. a. av olycksstatistiken. Exempelvis visar en undersökning angående de år 1952 på landsbygden under mörker inträffade påkörningsolyckorna, att en tredjedel av samtliga påkörda fordon varit stillastående.

På grund av det anförda har utredningen redovisat den bestämda uppfattningen, att det ur trafiksäkerhetssynpunkt är ofrånkomligen nödvändigt med skärpta föreskrifter i vissa hänseenden rörande fordonens belysningsanordningar.

Utredningen har till en början föreslagit, att alla bilar skall vara försedda med två baklyktoer och att skyldighet att föra baklykta skall föreskrivas även beträffande de slag av motordrivna fordon, för vilka nu finnes valrätt mellan lykta och reflexanordning. Beträffande sistnämnda slag av fordon har utredningen emellertid icke i något fall ansett sig böra ställa högre krav, än att fordonet skall vara försett med minst en baklykta. I fråga om bakbelysningen på motorcyklar har utredningen icke föreslagit annan ändring i nu gällande regler, än att sidvagn till motorcykel alltid skall vara försedd med baklykta. — Vad angår bestämmelserna om motorredskap och traktorer — i vilka hänseenden de nuvarande stadgandena i 5 § 3 och 4 mom. samt 51 § vägtrafikförordningen i stor omfattning medger valrätt mellan lykta och reflexanordning, även när fråga är om främre belysningsanordningar — har utredningen med skärpa framhållit som sin mening att alla fordon, som under mörker uppträder i trafiken, skall vara försedda med åtminstone en lykta, som visar vitt eller gult ljus framåt. Utredningen har i konsekvens härmed föreslagit sådana ändringar i gällande bestämmelser, att å traktor och motorredskap skall föras minst en lykta med sken framåt under mörker.

Enligt vad utredningen betonat bör reflektorn dock icke alldeles underkännas ur trafiksäkerhetssynpunkt. Såsom komplement till baklyktoerna måste reflektorn anses fylla en betydelsefull uppgift, särskilt då lyktoerna slocknar eller eljest icke fungerar på ett tillfredsställande sätt. Även om föreskrifter meddelas om att fordon, som parkeras på en icke tillräckligt upplyst väg, skall ha fordonsbelysningen tänd, är det möjligt att en förare kan glömma att tända belysningen eller felaktigt anse vägbelysningen tillfredsställande. Även på platser med fullgod belysning kan t. ex. regn, dimma eller snöfall göra ett fordon svårt att upptäcka för en annalkande förare. Utredningen har därför föreslagit, att bil skall obligatoriskt utrustas med två reflexanordningar och övriga motorfordon med en reflexanordning. Vidare har föreslagits, att traktor och motorredskap vid färd under mörker skall vara utrustade med två reflexanordningar.

De sålunda föreslagna skärpta bestämmelserna angående fordonsbelysning har angivits skola i princip gälla inte endast då fordonen framföres i trafiken, utan även då de står uppställda på väg, som ej är tillfredsställande belyst, så att t. ex. bilar, som står parkerade på sådan väg, skall ha både parkeringslyktoerna och baklyktoerna tända. — Eftersom det i 51 § fjärde stycket vägtrafikförordningen förekommande uttrycket »där tillfredsställande belysning icke är anordnad» enligt utredningens mening icke är tillräckligt klarläggande, har utredningen föreslagit sådan ändring av regeln,

att belysningsanordningarna skall vara tända, om vägen icke är så belyst, att fordonet tydligt kan iakttagas på ett avstånd av 150 m. — I detta sammanhang har utredningen såsom sin mening framhållit, att det med hänsyn till vägnätets beskaffenhet icke torde vara möjligt att införa något allmänt förbud att parkera fordon å vägbana. Även där ett parkeringsförbud i och för sig är tänkbart med hänsyn till vägförhållandena, bör enligt utredningens mening ett ovillkorligt förbud att parkera eller eljest stanna fordon icke tillgripas annat än i särskilda undantagsfall.

Vad angår bestämmelserna om cyklar har utredningen förordat att cykel skall vid färd under mörker vara försedd med såväl baklykta som reflexanordning.

Även hästfordon bör enligt utredningens mening bli bättre utmärkta under mörker. Enligt åberopad statistik löper hästfordonen en risk att bli påkörda bakifrån, som är mer än 44 gånger så stor som motsvarande risk för bilar. Om hästfordonen i framtiden skulle bli de enda större fordon, som skulle förekomma på vägen utan belysning, skulle — enligt vad utredningen framhållit — riskerna för att dessa fordon utsättes för påkörning ytterligare ökas. Utredningen har därför — i främsta rummet med hänsyn till säkerheten för dem som färdas med hästfordon — föreslagit skyldighet att å sådant fordon under mörker föra såväl lykta med vitt eller gult ljus framåt och rött ljus bakåt som ock två reflexanordningar, vilka återkastar rött sken bakåt. I samband härmed har framhållits, att lyktor, som föres å fordon under mörker, givetvis kan vara av enkel beskaffenhet och att hinder sålunda icke bör föreligga att använda t. ex. en fotogenlykta eller en vanlig batteridrivna elektrisk lykta.

Vidkommande bestämmelserna om fotgängare och deras uppträdande i trafiken under mörker har utredningen framhållit, att av alla trafikantgrupper fotgängarna är den grupp, som drabbas hårdast av påkörningsolyckorna, huvudsakligen beroende på att fotgängarna ofta är synnerligen svåra att upptäcka under mörker. Lämpligast är enligt utredningens mening att fotgängarna mera allmänt bär med sig varningslykta eller begagnar något av de nya reflekterande material, som finnes i handeln, t. ex. manschetter eller skärp av s. k. scotchlite eller knappar av reflekterande material. En författningsmässig skyldighet för en fotgängare att vara utrustad på detta sätt kan dock — enligt vad utredningen framhållit — i dagens läge icke övervägas. Men en allmän upplysning om de risker, som fotgängare, sparkstöttingåkare och andra därmed jämställda trafikanter löper under mörker, i förening med en kraftig propaganda för att de skall vara försedda med skyddsanordningar av reflekterande material, skulle säkerligen kunna få en mycket god verkan. Utredningen har föreslagit, att 60 § 2 mom. vägtrafikförordningen tillföres ett nytt stycke av huvudsakligen rådgivande karaktär och av innehåll, att gående, som använder cykelbana eller körbana, bör bära en tänd lykta eller vara försedd med

armbindel, skärp eller annan anordning av reflekterande material eller ock bära något ljusst klädesplagg eller tygstycke eller vidtaga annan liknande åtgärd för att bliva bättre synlig för andra trafikanter. — Utredningen har vidare hemställt, att Kungl. Maj:t anmodar nationalföreningen för trafik-säkerhetens främjande att upptaga spörsmålen om bättre säkerhet för fotgångarna under mörker till behandling enligt de riktlinjer, som utredningen angivit. — Vidare har utredningen fäst uppmärksamhet vid den i 60 § 1 mom. vägtrafikförordningen givna föreskriften att — om gångbana eller cykelbana icke finnes — gående skall där så påkallas för undvikande av fara eller olägenhet för annan trafik begagna yttersta delen av vägen, företrädesvis den på högra sidan. Utredningen har föreslagit att till detta stadgande fogas en föreskrift om att fotgångare under mörker skall gå på vägens högra sida, utan att härvid det uppmjukande ordet »företrädesvis» kommer till användning. Utredningen har dock härvid framhållit, att en fotgångare, som bryter mot bestämmelsen, bör straffas endast om han därigenom gjort sig skyldig till vårdslöshet.

Bland de omständigheter, som mera avsevärt påverkar olycksfrekvensen, har utredningen också framhållit det förhållandet, att å fordon stundom föres last, som skjuter utanför fordonet framtill eller baktill. Härom finnes — såsom utredningen framhållit — i 52 § 2 mom. vägtrafikförordningen ett stadgande av innehåll att, om på fordon föres gods, som skjuter utanför fordonet framtill eller mer än 150 cm baktill, godsets yttersta del skall vara tydligt utmärkt med flagga, lykta eller annan lämplig anordning, såframt icke godset föres på sådant sätt, att särskilt utmärkande uppenbarligen ej erfordras. — Utredningen har framhållit, att vägtrafikförordningen sålunda lämnat åt föraren att själv avgöra icke endast om särskilt utmärkande av lasten överhuvud är påkallat utan även vilken anordning som är bäst lämpad att tydligt utmärka lasten. En följd härav blir, att valet mellan olika tänkbara anordningar ofta träffas mera av kostnadshänsyn än av hänsyn till trafiksäkerhetens krav, och i praktiken förekommer många mer eller mindre otydliga sätt att utmärka en utskjutande last. På grund av det anförda och med ledning av de bestämmelser i nämnda hänseende, som meddelats i Västtyskland, Storbritannien och USA, har utredningen föreslagit, att 52 § 2 mom. vägtrafikstadgan ändras på sådant sätt, att baktill utskjutande last skall utmärkas under mörker med lykta, som visar rött sken bakåt och åt sidorna samt i dagsljus med röd flagga eller skylt av storlek minst 30 × 30 cm och så placerad, att hela dess yta är synlig för trafikanter, vilka nalkas bakifrån.

Yttrandena

De av utredningen föreslagna bestämmelserna om fordonsbelysning m. m. har nästan utan undantag tillstyrkts. I några fall har påyrkats ännu strängare föreskrifter i detta hänseende.

Chefen för försvarsstaben och armétygförvaltningen har erinrat, att avsteg i vissa avseenden från de föreslagna bestämmelserna kan vara behöfliga på grund av särskilda militära förhållanden samt förklarat sig förutsätta, att i detta hänseende kommer att tillämpas de grunder, som gäller enligt militära vägtrafikkungörelsen den 5 november 1954.

Vad först beträffar förslagets bestämmelser om belysning å motorfordon har *statspolisintendenten* på grundval av utredningens uttalande om betydelsen av reflexanordningar såsom reservanordningar i fall, då den bakre belysningen icke fungerar, anmärkt att fordonen måhända borde förses med reflexanordningar även framtill. Härvid har särskilt framhållits risken för påkörning av fordon, som exempelvis till följd av belysningsfel lämnats på vägen utan parkeringsljus. Samma anmärkning har framställts av bl. a. *statens provningsanstalt* och *föreningen Gävleborgs läns landsfiskaler*. *Statens biltrafiknämnd* har med tanke på detta fall i stället ifrågasatt en föreskrift om skyldighet för den, som lämnar fordon parkerat utan belysning, att i stället anbringa någon form av belysning framför eller bakom fordonet. *Kungl. automobilklubben* har erinrat, att Förenta Nationernas ekonomiska kommission för Europa tidigare framfört förslag om portabelt varningsmärke med reflexanordning att medföras i lastbilar samt har ansett det lämpligt med en bestämmelse om att alla bilar, traktorer och motorredskap skall vara utrustade med sådant märke eller annan jämförbar signalanordning, t. ex. uppställningsbar lykta med blinkande ljus och tillräcklig lystid.

Beträffande släpfordon och efterfordon har i några yttranden påyrkats skärpning av reglerna i utredningens förslag. *Statspolisintendenten* har framhållit att på landsbygden ofta förekommer att traktorer användes för att draga släp- eller efterfordon, som är betydligt bredare än dragfordonet, samt att det i dylika fall — om traktorn har belysningen tänd — är mycket svårt för en mötande trafikant att få en uppfattning om släp- eller efterfordonets bredd. Med anledning härav har ifrågasatts ett stadgande av innebörd att släp- eller efterfordon, som under mörker föres på väg och har en bredd, som med mer än 50 cm överstiger dragfordonets bredd, skall framtill på fordonets längst utskjutande delar vara försett med lykta, som visar vitt eller gult sken framåt. Samma synpunkt har anlagts av bl. a. *riksåklagarämbetet*, *länsstyrelsen i Stockholms län*, *föreningen Sveriges landsfiskaler*, *motormännens riksförbund* och *svenska vägföreningen*.

Motorförarnas helnykterhetsförbund har funnit angeläget att det på något sätt framifrån utmärkes, huruvida ett fordon har släpvagn, samt har föreslagit att det dragande fordonet skall på vänster sida ha en markering, som anger släpvagnen, t. ex. ett lysande »S». Liknande uttalande har gjorts av *kungl. automobilklubben* som därjämte — under hänvisning till att släpfordon stundom uppställs på väg utan dragfordon — påyrkat

en bestämmelse om skyldighet att å sådant fordon föra vit eller gul reflexanordning på framsidan.

Statens biltrafiknämnd har givit uttryck för samma tankegång men har, i anslutning till vad nämnden uppgivit vara brukligt utomlands, föreslagit ett märke i form av en triangulär gul belysning över förarhytten och en extra lykta baktill.

Göteborgs och Bohus läns trafiksäkerhetskommitté har yrkat på att lastbil med släp skall vara försedd med sådan sidomarkering — ett antal små lampor — att under mörker hela fordonets inklusive släpets sidor belyses.

I åtskilliga yttranden har de föreslagna bestämmelserna om belysning och reflexanordningar å traktorer och hästfordon betecknats som otillräckliga. *Länsstyrelsen i Stockholms län* har ifrågasatt om ej alla bredare fordon bör — i motsats till cyklar, motorcyklar m. fl. — vara utrustade med två framlyktor och två baklyktor för att underlätta avståndsbedömningen. Liknande anmärkningar har gjorts i yttrandena av bl. a. *landsfogden i Hallands län, poliskamrarna i Malmö och Örebro, svenska vägföreningen, Sveriges advokatsamfund, kungl. automobilklubben, motormännens riksförbund och Sveriges automobilimportörförbund*.

Med anledning av vad utredningen yttrat om förbud mot fordonsparkering på vägbana har *länsstyrelsen i Stockholms län* framhållit, att länsstyrelsen redan utfärdat sådant förbud beträffande riksvägarna och vissa andra viktiga huvudleder inom länet samt att erfarenheterna härav varit mycket goda. Länsstyrelsen har därför ansett sig kunna rekommendera en utsträckning av förbudet till alla viktigare huvudleder under förutsättning att parkeringsplatser blir utbyggda vid sidan av körbanan i erforderlig omfattning. Uttalanden för ett generellt parkeringsförbud på viktigare vägar har likaledes gjorts av bl. a. *länsstyrelsen i Malmöhus län, motormännens riksförbund, svenska vägföreningen och Sveriges advokatsamfund*. Vissa andra yttranden, bl. a. dem som avgivits av *statspolisintendenten* och *statens väginstitut*, har däremot anslutit sig till utredningens mening att ett generellt parkeringsförbud icke kan genomföras. Statspolisintendenten har dock härvid fogat den anmärkningen, att länsstyrelserna bör i större utsträckning undersöka möjligheterna att införa parkeringsförbud på vissa huvudleder.

Bestämmelserna om belysning å cyklar och mopeder har i de flesta yttranden ansetts tillfredsställande i den utformning de erhållit enligt utredningens förslag. I yttrandet från *statspolisintendenten* har dock framhållits att bestämmelsen troligen på sina håll icke kommer att lända till efterrättelse bl. a. därför att ett stort antal cyklar framföres av minderåriga. I syfte att möjliggöra ökad kontroll har därför yrkats på en sådan jämkning av bestämmelsen, att cyklar, som brukas på väg — oavsett om det sker under mörker eller icke — skall vara försedda med lykta och

reflexanordning baktill. Liknande tankegångar har framförts i yttranden från *polismyndigheterna i vissa städer, landsfogden i Blekinge län m. fl.* — *Trafiksäkerhetskommittén i Värmlands län* har ansett att bestämmelsen bör avse icke blott färd under mörker utan även färd i dimma.

Å andra sidan har *svenska cykelfabrikant- & grossistföreningen* — som framhållit att de av utredningen föreslagna anordningarna kan ingå i cyklarnas standardutrustning utan någon betungande ökning av cyklarnas pris — härvid uttryckligen undantagit mindre barncyklar, vilkas pris måste betecknas som förhållandevis lågt och vilka praktiskt taget aldrig användes för cykling under mörker. *Stadsfiskalen i Trelleborg* har ansett det vara tillfyllest med en föreskrift, att cykel skall vara försedd med baklykta vid färd under mörker å allmän väg, där tillfredsställande belysning ej finnes. *Föreningen Skaraborgs läns landsfiskaler* har uttalat tvekan om ur trafiksäkerhetssynpunkt överhuvud något är att vinna med en föreskrift, att cykel skall vara försedd med baklykta.

Med avseende å de av utredningen föreslagna, i huvudsak blott rådgivande bestämmelserna om fotgängares utrustning och uppträdande under mörker har från flera håll framförts tvivel på bestämmelsernas ändamålsenlighet. Å andra sidan har framförts flera förslag i skärpande riktning.

I åtskilliga yttranden har uttalats tvekan om lämpligheten av att belasta vägtrafikförordningen med bestämmelser av blott rådgivande karaktär. Såsom exempel på yttranden av denna innebörd kan angivas yttrandet från *föreningen Sveriges härads hövdingar. Stockholms läns avdelning av föreningen Sveriges landsfiskaler* har uttalat, att uppgiften att bibringa fotgängare insikt i hithörande ämnen bäst fullgöres genom propaganda.

I några yttranden har påyrkats, att den föreslagna bestämmelsen om att gående bör medföra tänd lykta eller vara försedd med anordning av reflekterande material eller bära ljust klädesplagg eller tygstycke omformuleras så, att det klart framgår att dylik anordning skall medföras av varje gående. Sådana uttalanden har gjorts av bl. a. *motorförarnas helnykterhetsförbund*, som tillika påyrkat föreskrift om att anordningen skall bäras så lågt, att den blir synlig för en motorförare även om han färdas med halvljus. *Kungl. automobilklubben* har påyrkat förtydligande av bestämmelsen så att därav tydligt framgår, att den ljusreflekterande ytan skall vara tillräckligt stor, eftersom det i avsaknad av sådan bestämmelse kan befaras, att i marknaden kommer att tillhandahållas reflexanordningar av alltför ringa storlek. *Nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande* har ansett det ej vara önskvärt att i bestämmelsen särskilt fästa uppmärksamheten på sådana hjälpmedel, som är mindre effektiva än tänd lykta eller anordning av reflekterande material.

Statsåklagaren i Stockholm samt *stadsfiskalen i Visby m. fl.* har ifrågasatt om icke skyldigheten för fotgängare att gå på vägens högra sida bör i viss omfattning straffsanktioneras.

Statspolisintendenten har ansett att den föreslagna bestämmelsen om att gångtrafikanter under mörker skall begagna vägens högra sida, om icke särskilda skäl föranleder till annat, utan olägenhet kan utsträckas att omfatta alla tillfällen, då gående färdas på väg. Liknande uttalanden har gjorts av *länsstyrelserna i Södermanlands och Västerbottens län* m. fl.

Svenska lokaltrafikföreningen har yrkat på en bestämmelse, som förbjuder fotgängare att under mörker gå flera i bredd på sådant sätt, att de utsätter sig för fara.

I några yttranden har framhållits, att vägtrafikförordningen efter förslagens genomförande visserligen kommer att medföra, att de flesta fordon och trafikanter blir tillfredsställande belysta men att bestämmelser i detta hänseende dock kommer att saknas för vissa grupper av trafikanter. *Statspolisintendenten* har såsom exempel på dylika trafikanter nämnt ryttare och marscherande trupp. *Kungl. automobilklubben* har pekat på det fallet, att en dragare med remtyg köres eller föres av någon, som färdas på cykel. I flera fall har ifrågasatts, om icke bestämmelser bör införas, som föreskriver något slag av belysning eller reflexanordning för sparkstöttingar. Sådana uttalanden har gjorts av bl. a. *länsstyrelsen i Norrbottens län* och *kungl. automobilklubben*.

Vad beträffar utredningens förslag om utmärkning av utskjutande last har detsamma i allmänhet lämnats utan erinran.

Statens provningsanstalt har föreslagit, att i dagsljus allenast tillåtes flagga av vit och röd färg, medan *gatunämnden i Malmö* har ifrågasatt, om flagga eller skylt icke lämpligen bör ha annan färg eller färgkombination än den föreslagna. *Länsstyrelsen i Jönköpings län* har uttalat tvekan om en fladdrande flagga utav föreskriven storlek utgör en godtagbar utmärkning, även om den är röd. *Trafiksäkerhetskommittén i Göteborgs och Bohus län* har ansett att den baktill utskjutande lasten bör utmärkas med lykta såväl under mörker som under dagsljus.

Kungl. automobilklubben och *motormännens riksförbund* har tillstyrkt förslaget men föreslagit viss omredigering i förtydligande syfte.

Åtskilliga yttranden innehåller förslag om andra skärpningar av bestämmelserna om fordonsutrustningen än sådana, som har samband med mörkerolyckorna.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen m. fl. har framhållit, att vägtrafikförordningen icke innehåller någon föreskrift om att bil skall vara försedd med vindrutetorkare. I åtskilliga andra länder är vindrutetorkare obligatorisk. Vindrutetorkaren är oumbärlig vid körning i regn eller snöfall. Eftersom nästan alla bilar är försedda med vindrutetorkare vid leveransen, skulle en föreskrift i ämnet i regel icke få annat resultat, än att fordonsägaren tvingas att hålla apparaten i funktionsdugligt skick. Styrelsen har av dessa skäl förordnat en bestämmelse om att vindrutetorkare skall finnas på varje bil.

Från flera håll har framförts yrkanden om skärpning av bestämmelserna om stänkskydd på bilar. *Motormännens riksförbund* har framhållit, att föreskrift i ämnet redan finnes meddelad i 3 § 1 mom. k) vägtrafikförordningen men enligt punkten 4 i övergångsbestämmelserna till förordningen icke äger tillämpning å fordon, som undergått besiktning före dagen för förordningens ikraftträdande eller för vilket före samma dag typintyg utfärdats, under förutsättning att fordonet vid besiktningen eller typintygets utfärdande icke var försett med stänkskydd. Enligt förbundets mening finnes nu icke längre anledning till sådant undantag. — *Svenska transportarbetareförbundet* har påyrkat ytterligare utvidgning av bestämmelsen i 3 § 1 mom. k) vägtrafikförordningen och har särskilt framhållit, att stänkskydd f. n. icke erfordras på chassi och ej heller på sådan lastbil, varest skyddet finnes medföra avsevärd olägenhet med hänsyn till bilens konstruktion och ändamål. Enligt förbundets uppfattning finnes icke något som helst tekniskt hinder att förse såväl chassi som lastbilar och andra fordon med lämpligt stänkskydd, som skyddar bakomvarande fordon från att i smutsigt väglag få sin framdel och vindruta nedsmorda med vägsmuts. Skyddet kan konstrueras i form av nedhängande gummi eller annat material, som gör att det vid tippning eller liknande förrättning böjes undan utan att taga skada. — Även *Göteborgs och Bohus läns trafik-säkerhetskommitté* har framfört liknande tankegångar samt har framhållit, att ett stänkskydd för att vara effektivt bör nå ned till halva hjulradien, räknat från vägbanan.

Bland den mångfald andra förslag, som kommit till synes i yttrandena, må vidare nämnas, att i vissa yttranden påyrkats föreskrifter om förbud mot onödiga kylarprydnader, om placeringen av körriktningssvisare, om anordning till förhindrande av frostbildning på vindrutan m. m.

Departementschefen

Utredningens förslag till ändrade bestämmelser om fordonens belysningsutrustning m. m. är genomgående välmotiverade och framstår i flera hänseenden närmast såsom ofrånkomliga. Dessa förslag har också endast i fråga om några detaljer mött gensaga i remissyttrandena. Mot en skärpning av gällande bestämmelser talar i stort sett blott kostnadsfrågan. Kostnaderna för de åtgärder, som utredningen föreslagit, är emellertid måttliga. Jag tillstyrker därför, att förslagen förverkligas i alla väsentliga delar. På några punkter anser jag dock, att en jämkning av förslagen bör ske.

En svaghet i förslagen kan sägas vara, att förslagen i fråga om fordonens bakbelysning icke helt konsekvent utformats efter den principen att alla bredare fordon förses med två lyktor och två reflektorer. En sådan princip skulle enligt min mening befrämja trafiksäkerheten under mörker. Erkännas må dock, att bestämmelser av sådant innehåll kan bli svåra att efterleva i fråga om vissa typer av fordon, såsom traktorer och

hästfordon, samt i fråga om vissa särskilda typer av transporter, exempelvis timmerforor. Efter stor tvekan har jag därför stannat för att tillstyrka utredningens förslag beträffande traktorer och motorredskap. Ej heller med avseende å hästfordon finner jag en skärpning av de bestämmelser, utredningen föreslagit, vara möjlig. Tvärtom talar starka skäl för att icke göra någon ändring i nuvarande bestämmelser om belysningsutrustning å hästfordon vid färd å enskild väg. Utredningens förslag i fråga om hästfordon bör alltså enligt min mening avse blott fordon, som framföres på allmän väg, gata eller annan allmän plats.

I fråga om släpfordon och efterfordon förordar jag den ändringen i utredningens förslag, att föreskrifterna för släpfordon, som drages av traktor, och efterfordon skall gälla allenast då fordonet framföres på allmän väg, gata eller annan allmän plats. En viss skärpning synes mig påkallad i fråga om släpfordon eller efterfordon, som är avsevärt bredare än det dragande fordonet. I detta fall kräver enligt min mening hänsyn till mötande trafikanter, att å högra delen av släpfordonet under mörker föres lykta, som visar vitt eller gult sken framåt och därigenom ger den mötande en föreställning om forans totala bredd. Jag förordar därför, att i vägtrafikförordningen intages en bestämmelse av det innehåll, som nu nämnts.

Vad beträffar fordon, som kopplats efter cykel, anser jag icke behöfligt att kräva både baklykta och reflexanordning, då ju baklykta enligt utredningens förslag skall finnas på cykeln.

Att nu införa ett allmänt förbud mot parkering av fordon å vägbana finner jag icke möjligt. Däremot bör enligt min uppfattning länsstyrelser och övriga myndigheter, vilka har att meddela beslut i hithörande frågor, uppmärksamma möjligheterna att, där så befinnes lämpligt, meddela parkeringsförbud i fråga om viktigare vägar, särskilt riks- och länsvägar.

Vad beträffar fotgängares beteende under mörker anser jag att de föreslagna bestämmelserna, vilka icke är förenade med någon straffsanktion, ej har sin plats i vägtrafikförordningen. Däremot finner jag det vara en angelägen uppgift för myndigheter och sammanslutningar, som sysslar med trafiksäkerhetsfrågor, att bibringa allmänheten insikt om den verkliga omfattningen av de faror, som är förenade med underlåtenhet att iakttaga de av utredningen förordade försiktighetsmåten.

På sätt framgår av det sagda innehåller vägtrafikförordningen bestämmelser om fordonsbelysning och liknande anordningar blott för vissa angivna grupper av trafikanter men ger icke några generella regler i ämnet. Detta har medfört, att bestämmelser i ämnet helt saknas för vissa grupper av trafikanter, t. ex. ryttare och marscherande trupp. Det skulle emellertid medföra vissa svårigheter att ge praktiska, för alla fall tillämpliga regler i sådant hänseende. Behovet är ej heller mera framträdande, än att frågan om åtgärder till undvikande av olycksfall kan få ankomma på vederbörandes eget beprövande. De råd, som utredningen givit angående fot-

gångares uppträdande under mörker, bör därvid kunna tjäna till vägledning.

Med avseende å det fall att å fordon föres gods, som skjuter utanför fordonet, finner jag liksom utredningen mindre tillfredsställande, att de nuvarande bestämmelserna i 52 § vägtrafikförordningen i första hand överlämnar åt förarens eget bedömande såväl huruvida godset överhuvud behöver särskilt utmärkas för andra trafikanter som ock på vad sätt utmärkandet skall ske. Dessa frågor hör uppenbarligen till dem, som tarvar en mera ingående reglering i själva författningen. Vad utredningen föreslagit om att å godsets yttersta del skall under dager föras en röd flagga eller skylt av viss storlek samt under mörker en lykta, som visar rött sken bakåt och åt sidorna, utgör i och för sig en godtagbar lösning. Jag föreslår dock, att flaggan eller skylten skall vara av vit och röd färg. Vidare torde den föreslagna bestämmelsen om viss minimistorlek på flaggan eller skylten av praktiska skäl böra ersättas med en mera allmänt hållen föreskrift av innebörd, att anordningen skall vara av sådan beskaffenhet och så anbragt, att lasten tydligt utmärkes.

I fråga om fordonsutrustningen har utredningen i det väsentliga begränsat sig till vad som sammanhänger med önskemålet att begränsa antalet olyckor under mörker. Enligt min mening påkallar även vissa andra detaljer i fordonsutrustningen uppmärksamhet i detta sammanhang. Speciellt vill jag rikta uppmärksamheten på det angelägna i att alla fordon, som har vindruta, är försedda med brukbara vindrutetorkare. Eftersom vindrutetorkare ingår i fordonens standardutrustning, behöver en föreskrift i ämnet icke medföra någon nämnvärd kostnad eller svårighet för bilägarna. I detta sammanhang vill jag erinra om att enligt 1949 års konvention rörande vägtrafik bil skall för att godkännas i internationell trafik vara försedd med vindrutetorkare. — En annan fråga av viss betydelse gäller fordonens utrustande med stänkskydd. Enligt föreskrift i 3 § 1 mom. k) vägtrafikförordningen skall bil vara försedd med stänkskydd av viss beskaffenhet, men denna föreskrift gäller enligt övergångsbestämmelserna till förordningen icke fordon, som före dagen för förordningens ikraftträdande undergått besiktning eller för vilket före samma dag typintyg utfärdats, därest fordonet icke var försett med stänkskydd vid besiktningen eller typintygets utfärdande. Till följd härav finnes alltjämt ett mycket stort antal fordon, som icke är utrustade med stänkskydd. Ur trafiksäkerhetssynpunkt fyller stänkskydden en viktig funktion. De är dessutom en detalj som, åtminstone i enklare utformning, icke drar någon avsevärd kostnad. — Under hänvisning till det nu anförda föreslår jag, att i vägtrafikförordningen intages en bestämmelse om att bil skall vara försedd med effektiv vindrutetorkare samt att den särskilda övergångsbestämmelsen rörande stänkskydd upphäves.

De förslag till ytterligare säkerhetsåtgärder, som framställts i vissa

remissyttranden, är i många fall beaktansvärda. Emellertid fordrar de för sitt förverkligande undersökningar och överväganden, som icke lämpligen kan komma till stånd i detta sammanhang. Jag förutsätter, att frågan om ytterligare åtgärder till åstadkommande av bättre trafiksäkerhet beaktas av utredningen under dess fortsatta arbete.

I. Hastighetsmätare

Utredningen

Utredningen har framhållit, att buss eller lastbil enligt 56 § vägtrafikförordningen icke får föras med högre hastighet än 40 km i timmen inom tätbebyggt område och 60 km i timmen annorstädes men att denna bestämmelse ofta överträdes. Bl. a. har utförda hastighetsstudier visat, att upp till 80 % av bussarna och upp till 95 % av lastbilarna färdats med otillåten hastighet.

Eftersom den skadegörelse, som de tunga fordonen åstadkommer vid en sammanstötning, kan bli mycket stor, är det enligt utredningens mening av utomordentlig vikt, att förarna noggrant ställer sig till efterrättelse givna bestämmelser om maximihastighet. Emellertid har förarna, framför allt lastbilsförarna, ofta ett ekonomiskt intresse av att åsidosätta hastighetsbestämmelserna, och detta intresse är så starkt, att trafikövervakningen skulle behöva i hög grad inriktas på beivran av hastighetsöverträdelser för att en tillfredsställande efterlevnad av bestämmelserna skulle kunna uppnås.

Utredningen har vidare framhållit, att i 1923 års motorfordonsförordning funnits en bestämmelse, enligt vilken Kungl. Maj:t ägde förordna, att automobil skulle vara försedd med självregistrerande hastighetsmätare, men att denna bestämmelse — huvudsakligen därför att någon praktiskt användbar dylik mätare icke framkommit i marknaden — fått utgå ur 1927 års motorfordonsförordning. Numera finnes emellertid — enligt vad utredningen framhållit — registrerande hastighetsmätare, som fyller högt ställda anspråk på precision och hållbarhet. Bestämmelser, som föreskriver sådana mätare å tyngre fordon, har meddelats i flera länder. Fördelarna med en sådan mätare ligger främst i att den ger polisen möjlighet till effektiv hastighetskontroll, varav följer att förarna blir mindre benägna att överskrida maximihastigheten. Den registrerande hastighetsmätaren kan också väntas påverka förarna till ett i allmänhet lugnare och jämnare färd sätt. Ur fordonsägarnas synpunkt innebär detta bl. a. den fördelen att bromsar och andra vitala anordningar på fordonen icke utsättes för onormal förslitning. Mätaren ger även i andra hänseenden en god kontroll över att fordonen utnyttjas på ett ekonomiskt sätt. För fordonens förare är mätaren till gagn bl. a. genom att den i händelse av trafiknissöde ger vittnesbörd angående färdhastigheten.

Utredningen har därför i princip uttalat sig för att alla tyngre lastbilar och större bussar skall vara utrustade med registrerande hastighetsmätare. När det gäller att närmare bestämma, vilka fordon som skall vara försedda med ifrågavarande instrument, har utredningen dock velat gå fram med försiktighet samt har därför inskränkt sig till att föreslå, att lastbil med totalvikt överskridande 7 ton och buss byggd för befordran av mer än 30 passagerare skall vara utrustad med dylik mätare.

Utredningen har vidare erinrat, hurusom redan i 1943 års betänkande med förslag till ny vägtrafikstadga diskuterats om icke hastighetsmätare borde göras obligatorisk för sådana motorfordon, för vilka gällde särskilda hastighetsbestämmelser, d. v. s. bussar och lastbilar. Att frågan fått förfalla, torde ha berott på att i marknaden knappast fanns någon hastighetsmätare av fullt tillförlitlig konstruktion. Enligt vad utredningen erfarit har emellertid hastighetsmätarna under de senaste åren utvecklats mot allt större tillförlitlighet och hållbarhet. Praktiskt taget alla bilar är försedda med hastighetsmätare, och en bestämmelse om att bil skall vara utrustad med sådan kommer därför i regel icke att vålla fordonsägarna några större kostnader. Utredningen har under hänvisning till det sagda förslaget, att bil obligatoriskt skall vara utrustad med hastighetsmätare.

Yttrandena

Förslaget om införande av skyldighet att på tyngre fordon föra självregistrerande hastighetsmätare, s. k. färdskrivare, har i allmänhet tillstyrkts. I åtskilliga av yttrandena har dock yppats betänkligheter mot de föreslagna bestämmelserna i detta hänseende, och i vissa yttranden har förslaget bestämt avstyrkts.

Starkast har betänkligheterna kommit till uttryck i yttrandet av *svenska lokaltrafikföreningen*. Föreningen har framhållit, att en färdskrivare är betydligt mindre driftsäker än en vanlig hastighetsmätare, sannolikt beroende på att det registrerade instrumentet fordrar större kraft för sin drivning. Försök har — enligt vad föreningen uppgivit — verkställts med dylika instrument vid bl. a. Saltsjöbadsbanans bussavdelningar men har numera avbrutits, eftersom svårigheter förelegat att hålla apparaterna i funktionsdugligt skick. Den typ av färdskrivare, som utredningen föreslagit, medger ej noggrann avläsning av hastigheten vid en inträffad trafikhändelse, eftersom tidsskalan är mycket hopträngd. Kostnaderna för anskaffande av färdskrivare uppgår till omkring 500 kr. per fordon oberäknat förlorad inkomst under monteringstiden. För samtliga de fordon, som omfattas av utredningens förslag, kommer dessa kostnader jämte kapitaliserade beloppet av årskostnaden enligt föreningens beräkning att uppgå till ett sammanlagt belopp av 320 milj. kr., vartill bör läggas de förluster, som uppkommer genom att ett antal fordon städse måste hållas avställda för felak-

tigheter på färdskrivaren. Enligt föreningens mening bör därför föreskrift om färdskrivare åtminstone ej införas såvitt angår lokaltrafiken. Eftersom bussarna omväxlande begagnas i lokaltrafik och beställningstrafik, är det enligt föreningens mening omöjligt att göra en avgränsning mellan dessa kategorier. Föreningen har därför bestämt avstyrkt varje föreskrift om färdskrivare å bussar. Liknande synpunkter har anlagts av *gatunämnden i Stockholm* och *svenska omnibusägareförbundet*. *Polismästaren och ordningspolisintendenten i Stockholm* har ställt sig tveksamma till bestämmelsen, åtminstone vad angår lokaltrafiken.

I yttrandena av *järnvägsstyrelsen*, *svenska vägföreningen* och *Sveriges automobilindustriförening* m. fl. har hänvisats till ett nyligen ingånget avtal mellan statens biltrafiknämnd och svenska lasttrafikbilägareförbundet m. fl., enligt vilket färdskrivare fr. o. m. den 1 juli 1955 skall vara installerade på omkring 1 000 av de tyngsta fjärrtrafikbilarna. I anslutning härtill har påyrkats, att erfarenheterna från detta omfattande försök avvaktas, innan färdskrivare göres obligatorisk. *Statens biltrafiknämnd*, *länsstyrelsen i Kronobergs län* m. fl. har av samma skäl hemställt, att i vägtrafikförordningen allenast intages en föreskrift om att Kungl. Maj:t har att meddela närmare föreskrifter angående den omfattning, i vilken färdskrivare skall vara obligatorisk, samt beträffande den tidpunkt, då en bestämmelse i ämnet skall träda i tillämpning.

Statens väginstitut har förklarat sig anse, att färdskrivare icke bör göras obligatorisk med mindre föreskrift därom införes också i Danmark och Norge. Väginstitutet har vidare ifrågasatt, om icke föreskriften beträffande totalviktsgränsen bör vara likartad i Sverige och i Västtyskland och sålunda begränsas att gälla lastbilar med en totalvikt av 7,5 ton och därutöver. Också *bilverkstädernas riksförbund*, *Sveriges automobilhandlareförbund* och *svenska lasttrafikbilägareförbundet* har ansett, att viktgränsen bör sättas högre än den av utredningen föreslagna. Lasttrafikbilägareförbundet har ansett det lämpligt, att närmare föreskrifter angående omfattningen av färdskrivarnas användning och tidpunkten från vilken de skall bli obligatoriska fastställas av Kungl. Maj:t först sedan erfarenhet vunnits om färdskrivarnas användning inom fjärrtrafiken. *Länsstyrelsen i Norrbottens län* samt *lastbilscentralen i Luleå* har ansett lämpligt, att möjlighet beredes länsstyrelserna att meddela dispens från bestämmelsen om färdskrivare.

Å andra sidan har från några håll framställts yrkanden om avsevärda skärpningar av de bestämmelser, utredningen föreslagit. *Länsstyrelsen i Södermanlands län* och *svenska transportarbetareförbundet* har yrkat på att bestämmelserna göres tillämpliga på alla lastbilar och bussar. *Statspolisintendenten* har ansett, att bestämmelserna om färdskrivare bör gälla alla lastbilar och bussar, vilkas totalvikt överstiger 2,5 ton, samt alla i yrkes-

mässig trafik använda fordon, vilkas förare enligt biltrafiknämndens kungörelse den 29 juni 1941 har skyldighet att föra anteckningar angående arbetstid m. m. Vidare har hemställts, att bestämmelserna avfattas så, att instrumentet skall fortlöpande uppteckna icke blott bilens hastighet vid varje tidpunkt under färden utan även tiden för uppehåll under färd; i så fall kan de nuvarande bestämmelserna om förarbok upphävas. I de tillämpningsföreskrifter angående instrumentets handhavande, som torde komma att utfärdas, bör enligt statspolisintendentens mening föreskrivas skyldighet att anteckna, vem som vid varje tillfälle varit förare av bilen. Slutligen har yrkats, att bestämmelserna om möjligt träder i kraft tidigare än som förutsattes i förslaget.

Kontrollstyrelsen har framhållit, att bestämmelserna i ämnet har betydelse för den kontroll över brännoljaförbrukningen, som föranledes av förordningen den 21 maj 1954 om brännolja-skatt. Jämlikt 7 § nämnda förordning må Kungl. Maj:t förordna, att skattskyldig skall på egen bekostnad låta å sitt fordon installera mätinstrument för underlättande av skattekontrollen. Enligt styrelsens mening är körlängdmätare erforderlig för vissa fordon, medan i andra fall oljeförbrukningsmätare är att föredraga. En så komplicerad mätare som färdskrivarna är däremot icke erforderlig ur styrelsens synpunkt.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen har ansett att färdskrivaren skall vara av typ, som godkänts av statens provningsanstalt. I så fall kan den vidare kontrollen av mätaren inskränkas till att besiktningsmannen vid besiktning av fordonet konstaterar att utväxlingen mellan fordonets hjul och mätare är den rätta. En dylik kontroll är relativt enkel att utföra, och merbelastningen för trafikinspektionen blir måttlig. *Statens provningsanstalt* har förklarat sig beredd att påtaga sig typprovnings.

Utredningens förslag om införande av skyldighet för bilägare att ha fordonen utrustade med hastighetsmätare har i allmänhet icke rönt kraftigare gensaga i yttrandena. I de yttranden, som särskilt avhandlar frågan, har i allmänhet åberopats, att förslaget icke innebär någon större börda för fordonsägarna, eftersom hastighetsmätare ingår i standardutrustningen för praktiskt taget alla bilar.

I några yttranden har dock förslaget avstyrkts. *Svenska vägföreningen* har anfört, att hastighetsmätarna icke är fullt driftsäkra, att utbyte av hastighetsmätare tar lång tid i anspråk, att enligt de föreslagna bestämmelserna bilen måste därunder tagas ur trafik samt att man å andra sidan icke kan säga att hastighetsmätaren är absolut nödvändig ur säkerhetssynpunkt. Samma skäl har åberopats av *kungl. automobilklubben*. *Länsstyrelsen i Jönköpings län* har ansett, att hastighetsmätaren är av ringa betydelse ur trafiksäkerhetssynpunkt och att en bestämmelse i ämnet därför kan avvaras.

Frågan om hastighetsmätarnas bristande driftsäkerhet har diskuterats även i vissa av de yttranden, som i princip ställer sig positiva till förslaget. *Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen* har särskilt framhållit, att utredningen icke uppställt något krav på att hastighetsmätare skall vara av typ, som godkänts av myndighet, och att det icke heller är möjligt att införa en sådan ordning med hänsyn till den mängd olika biltyper, som säljes inom landet. Fråga uppstår emellertid, huruvida någon kontroll skall utövas över att mätarna visar rätt hastighet. Eftersom bilinspektionen icke kan åtaga sig denna uppgift med nuvarande organisation, har styrelsen ansett, att det bör ankomma på fordonsägarna själva att förvissa sig om hastighetsmätarens pålitlighet. *Statens provningsanstalt* har sagt sig vara beredd att verkställa typkontroll. *Bilverkstädernas riksförbund* och *Sveriges automobilhandlareförbund* har hemställt, att bestämmelsen förklaras icke äga tillämpning på bil, som före den 1 juli 1955 undergått besiktning eller godkänts genom typintyg utan hastighetsmätare. *Svenska lokaltrafikföreningen* har framhållit, att den föreslagna nya bestämmelsen i princip innebär att det blir straffbelagt att föra bil, vars hastighetsmätare är ur funktion. De fordonsägargrupper, som föreningen representerar, har — enligt vad föreningen uppgivit — erfarenheten att hastighetsmätarna har en mycket otillfredsställande driftsäkerhet och livslängd. Bristfälliga detaljer är dels skruvhjulen i växellådan för drivningsuttaget, dels den till drivningsuttaget anslutna reduktionsväxeln och dels den böjliga axeln samt dess anslutning till reduktionsväxeln och själva hastighetsmätaren. Bestämmelsen skulle i sin föreslagna form innebära, att ett betydande antal vagnar alltid måste stå avställda för felaktiga hastighetsmätare. Föreningen har ansett det orealistiskt att på detta sätt jämställa ett fel på hastighetsmätaren med sådana grova fel, som innebär fara för trafiksäkerheten, samt har därför yrkat på att i vägtrafikförordningen lämnas sådant medgivande, att ett fel på hastighetsmätare icke utgör absolut hinder för fordonets användande utan att ett fordon under en viss tidsperiod får framföras med hastighetsmätaren ur funktion, när omständigheterna är sådana, att felet skäligen ej hunnits avhjälpas.

I ett tämligen stort antal yttranden har framhållits såsom en inkonsekvens i förslaget, att detta icke upptager bestämmelser om hastighetsmätare å motoreyklar. Yrkanden att bestämmelser härom skall införas har framkommit i bl. a. yttrandena från *Svea hovrätt*, *statspolisintendenten*, *väg- och vattenbyggnadsstyrelsen*, *statens väginstitut*, *länsstyrelserna i Gotlands och Malmöhus län* samt *nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande*. *Kungl. automobilklubben* har såsom sin mening framhållit, att en bestämmelse om hastighetsmätare, därest en sådan införas, bör avse icke blott bilar och motoreyklar utan även mopeder.

Departementschefen

Utredningens förslag att större lastbilar och bussar skall obligatoriskt utrustas med självregistrerande hastighetsmätare, s. k. färdskrivare, anser jag vara välfunnet. Ur trafiksäkerhetssynpunkt måste det sägas vara av största betydelse, att polismyndigheten får möjlighet till en mera effektiv kontroll av de tyngsta fordonens färdhastighet. Icke mindre viktigt är emellertid att ett instrument av denna typ ger betydligt bättre möjligheter än hittills att kontrollera förarnas körtid och därigenom hindra trafikfarliga överträdelser av gällande bestämmelser om arbetstidens begränsning. Både i detta och i andra hänseenden kan instrumentet tjäna till att undanröja meningsskiljaktigheter i förhållandet mellan arbetsgivare och arbetstagare i transportfacket. Kostnaden för instrumentet torde mer än väl uppvägas av den nytta som bilägaren har av detsamma. Nutida färdskrivare kan framställas i sådant driftsäkert utförande, att någon invändning icke torde ur denna synpunkt kunna riktas mot att färdskrivare i vissa fall görs obligatorisk. Av nu angivna skäl anser jag mig böra förorda införandet av en bestämmelse att färdskrivare skall finnas på buss, som är byggd för befordran av flera än 30 personer utöver förare, och på lastbil, vars totalvikt överstiger 7 ton.

En bestämmelse av nu angivet innehåll kan dock icke göras helt undantagslös. För bussar i lokalt begränsad linjetrafik är upppteckningen av mindre värde. Överträdelser av föreskrifterna om körhastighet, arbetstid m. m. torde dessutom i dylik trafik vara mindre vanliga än eljest. Jag anser därför att möjlighet till undantag bör beredas i fråga om bussar, som uteslutande användes i trafik av sist angivet slag. — Antalet fordon, för vilket den ifrågasatta bestämmelsen blir gällande, uppgår till minst 50 000 och är alltså ganska betydande. Med hänsyn härtill synes lämpligt, att bestämmelsen träder i kraft successivt, så att skyldighet att hålla färdskrivare först införes för de allra tyngsta fordonen och sedan tid efter annan utvidgas att avse nya fordonskategorier. — De nu angivna modifikationerna i utredningens förslag bör därför enligt min mening författningstekniskt komma till uttryck på det sättet, att skyldigheten att hålla färdskrivare skall inträda blott i den mån Konungen så förordnar och att alltså erforderliga föreskrifter om undantag från förordningens bestämmelser och om ikraftträdandet sedermera utfärdas av Kungl. Maj:t. Detta utesluter givetvis icke att Kungl. Maj:t kan till någon del överlåta prövningen åt lämplig myndighet.

I övrigt bör stadgandet i ämnet i allt väsentligt utformas på sätt utredningen förordat. För att möjliggöra önskvärd kontroll över förarnas arbetstid och brännoljaförbrukningen bör dock stadgas, att instrumentet skall utvisa icke blott fordonets hastighet utan även körtiden och den tillryggalagda väglängden. Enligt vad jag inhämtat är brukliga typer av färd-

skrivare inrättade på sätt nu sagts. Härjämte bör föreskrivas, att färdskrivaren skall vara av typ, som godkänts av statens provningsanstalt.

Utredningens förslag att bilar skall vara utrustade med hastighetsmätare av den vanliga typen, torde närmast vara föranlett av utredningens förslag till bestämmelser om allmän hastighetsbegränsning. En bestämmelse om skyldighet att ha hastighetsmätare kan emellertid anses motiverad, även om utredningens förslag i sistnämnda del icke genomföres.

Redan nu gäller fartbegränsning på vissa vägsträckor enligt lokala föreskrifter. Jag har vidare i det föregående förordat en bestämmelse, som generellt begränsar hastigheten inom tätbebyggda områden till 50 km i timmen. Även oavsett fartbegränsningen har hastighetsmätaren en viktig funktion att fylla såsom ett medel att motverka den tendens till fartblindhet, som enligt erfarenhetens vittnesbörd kan göra sig gällande även hos vana och omdömesgilla förare.

Alla bilar torde numera vara utrustade med hastighetsmätare vid leveransen, och den kostnad, som en föreskrift om hastighetsmätare skulle orsaka för fordonens ägare, inskränker sig därför till utgifter för underhåll av mätaren. Orsaken till att en sådan föreskrift ej införts långt tidigare ligger sannolikt mindre i hänsyn till kostnaden än däri, att man hyst misstro till precisionen hos mätarna och därför tvivlat på ändamålsenligheten av en bestämmelse i ämnet. Nutida mätare torde emellertid vara konstruerade med tillräckligt hög precision. Man kan därför utgå från att de mätare, med vilka bilarna är utrustade vid leveransen, fyller de anspråk, som skäligen kan ställas på ett sådant instrument. Däremot torde mätarna ganska lätt skadas, vilket har till följd att precisionen gärna nedgår efter någon tids körning. Emellertid är det för föraren en relativt enkel sak att tid efter annan själv verkställa viss kontroll av hastighetsmätaren, och en justering av mätaren torde icke draga någon mera väsentlig kostnad. Det kan därför icke anses orimligt att begära att ägaren av ett motorfordon skall hålla detta utrustat med hastighetsmätare, om blott anspråken på mätarens precision hålles inom måttliga gränser. Att f. n. hastighetsmätarna är ur funktion på ett relativt stort antal bilar motsäger knappast det nu anförda, eftersom detta uppenbarligen beror på att bilägarna hittills blott sällan låtit avhjälpa skador å mätarna.

I detta sammanhang vill jag något närmare beröra frågan, vilka krav som bör uppställas på en hastighetsmätare för att den skall kunna godtagas såsom sådan. Uppenbart är att kravet icke kan ställas alltför högt. Brister i mätarens justering bör icke i och för sig leda till att den föreslagna bestämmelsen anses åsidosatt. För att så skall vara fallet måste mätaren vara funktionsoduglig i den meningen att den antingen icke alls ger utslag vid förändringar i hastigheten eller att dess utslag icke ger möjlighet att med nöjaktig säkerhet bedöma den verkliga hastigheten.

Även om hastighetsmätaren skulle vara helt ur funktion, så är det därmed icke givet att bilens ägare omedelbart är förfallen till ansvarspåföljd. Det kan ibland vara förenat med dröjsmål att få fel å hastighetsmätare avhjälpt. Vid sådant dröjsmål kan också avsevärd olägenhet uppstå för bilens ägare, om han skulle bli tvungen att taga bilen ur trafik för tiden till dess hastighetsmätaren hunnit sättas i tjänstdugligt skick. Att hastighetsmätaren på en bil undantagsvis är ur funktion under en kortare tid får i regel anses vara att beteckna som en bristfällighet av blott ringa betydelse ur trafiksäkerhetssynpunkt. Vid detta förhållande bör det med hänsyn till stadgandena i 23 § tredje stycket och 65 § 1 mom, normalt ej ifrågakomma, att bilägaren betages möjligheten att bruka bilen under skälig tid för hastighetsmätarens iståndsättande.

Vad nu sagts om skyldighet att hålla hastighetsmätare på bilar kan i princip åberopas till stöd för att en liknande skyldighet bör införas också i fråga om motorcyklar. Emellertid ingår hastighetsmätare icke alltid i motorcyklarnas standardutrustning. I fråga om vissa typer av motorcyklar — särskilt s. k. scooters — torde dessutom föreligga vissa tekniska svårigheter att inmontera sådana mätare och hålla dem i brukbart skick. Generellt kan dessutom sägas, att hastighetsmätarna på motorcyklar är utsatta för skador i betydligt större omfattning än vad fallet är med mätarna på bilar. En föreskrift om skyldighet att hålla mätaren i skick skulle därför i många fall bli ganska betungande. Med hänsyn härtill kan jag icke förorda, att de föreslagna bestämmelserna om hastighetsmätare utsträcker att gälla motorcyklar.

K. Författningstextens detaljutformning

Det av utredningen framlagda förslaget till förordning om ändring i vägtrafikförordningen den 28 september 1951 (nr 648) har undergått överarbetning inom kommunikationsdepartementet med beaktande av de synpunkter, jag förut anfört. Då jag nu övergår till att lämna en närmare redogörelse för de särskilda ändringar i vägtrafikförordningen, som föranledes av mitt ställningstagande till huvudfrågorna, torde framställningen lämpligen böra anknyta till förslaget i dess sålunda föreliggande skick.

3 §.

Bestämmelserna i 1 mom. f) samt k)—m) är — på sätt framgår av vad jag anfört under H. och I. — avsedda att i sakligt hänseende överensstämma med utredningens förslag. Vissa formella jämkningar har i förtydligande syfte vidtagits i bestämmelsen om stopplyktas och reflektorers beskaffenhet och placering samt i bestämmelsen om kombinerings av lyktor och reflektorer.

Såsom 1 mom. n) har tillagts den bestämmelse om vindrutetorkare, för vilken jag uttalat mig under H.

Beträffande 6 mom. och de jämkningar, detta moment undergått i förhållande till utredningens förslag, hänvisar jag till vad jag yttrat under I.

4 §.

I enlighet med vad jag anfört under H. har utredningens förslag bibehållits oförändrat i sak. Bestämmelserna i 1 mom. e) och 3 mom. första stycket om kombinerad av olika lyktor samt av lyktor och reflektorer har undergått motsvarande redaktionella jämkningar som bestämmelserna i 3 § 1 mom.

5 §.

Jag hänvisar till mina uttalanden under H., av vilka framgår, att jag i sak anslutit mig till utredningens förslag i hithörande ämnen. I formellt hänseende har bestämmelserna undergått liknande jämkningar som bestämmelserna i 3 § 1 mom.

6 §.

De sakliga ändringar, som föreslagits i gällande bestämmelser, har närmare motiverats under H. I förhållande till utredningens förslag föreligger de olikheterna, att i 4 mom. andra stycket bibehållits det nuvarande uttrycket »på allmän väg, gata eller annan allmän plats», samt att det nuvarande tredje stycket kvarstår. I formellt hänseende har bestämmelserna undergått en liknande överarbetning som i 3 § 1 mom. Såsom ett särskilt moment har upptagits den av mig förordade bestämmelsen om belysning framåt på utskjutande släpfordon och efterfordon.

7 §.

I enlighet med vad jag anfört under H. har utredningens förslag bibehållits i sak utom vad angår belysning på fordon, som kopplats efter cykel. Vissa redaktionella jämkningar har vidtagits i förslaget i konsekvens med vad jag yttrat vid 3 § 1 mom.

8 §.

På sätt framgår av vad jag yttrat under H. överensstämmer de sakliga ändringarna i paragrafen med vad utredningen förordat utom därutinnan, att bestämmelserna i sin nu föreslagna lydelse är tillämpliga blott då hästfordon föres på allmän väg, gata eller annan allmän plats. I konsekvens härmed föreslås också, att det nuvarande andra stycket, som ger länsstyrelsen befogenhet att förordna om att stadgandet skall tillämpas även å viss enskild väg, skall bibehållas oförändrat. — Formella jämkningar i utredningens författningsförslag har verkställts i enlighet med de principer, som angivits vid 3 § 1 mom.

10 §.

Den bestämmelse, som här föreslås införd såsom 6 mom., saknar motvarighet såväl i författningens gällande lydelse som i utredningens förslag. Beträffande motiven till bestämmelsen hänvisas till vad jag anfört under G.

27 §.

De undantag, som enligt 6 mom. medgives från bestämmelserna i 2—4 samt 6 §§ i fråga om fordon, för vilket turistvagnslicens utfärdats, har till ändamål att icke onödigtvis lägga hinder i vägen för turisttrafiken från länder, vilkas bestämmelser om fordonsutrustning överensstämmer med fordringarna i 1949 års konvention rörande vägtrafik.

Enligt utredningens förslag skulle — eftersom konventionen i dessa hänseenden icke uppställer krav på mer än en baklykta eller på körriktningsvisare eller färdskrivare — bestämmelserna om kontrollbesiktning av fordon, för vilket turistvagnslicens utfärdats, bereda motsvarande lättnader. Till denna ståndpunkt kan även jag ansluta mig. Därest emellertid bestämmelsen i 3 § 6 mom. får den lydelse jag tidigare uttalat mig för, d. v. s. om skyldigheten att ha fordon utrustat med färdskrivare får bero på förordnande av Kungl. Maj:t, kan erforderligt undantag från skyldigheten lämpligen göras i samband med detta förordnande, och en särskild föreskrift därom i vägtrafikförordningen är således icke behövlig. Däremot anser jag att i förevarande paragraf bör göras undantag beträffande fordon med turistvagnslicens icke blott från bestämmelserna om baklykter och körriktningsvisare utan även från bestämmelsen om hastighetsmätare. I 1949 års konvention finnes nämligen icke upptaget något krav på hastighetsmätare, och bestämmelser om hastighetsmätare saknas i åtskilliga länder. I det nu föreliggande författningsförslaget har paragrafens ordalydelse jämkats i enlighet med vad nu sagts.

42 §.

Jag hänvisar till vad jag anfört under E.

46 §.

Beträffande ändringen i 1 mom. första stycket åberopas vad jag yttrat under C.

I andra stycket j) har utredningen föreslagit sådan ändring, att den där omnämnda skyldigheten för fordonsförare att hålla särskilt låg hastighet skulle inträda då fordonet nalkas barn eller åldringar, som uppehåller sig på eller invid vägen. Jag biträder utredningens mening, att stadgandet bör omformuleras så, att det i princip kommer att avse även barn i yngre skolåldern, vilka enligt erfarenhetens vittnesbörd ofta drabbas av trafikolyckor. I viss mån kan detta skäl också åberopas till stöd för en särskild bestäm-

melse till skydd för åldringar i trafiken. Eftersom en sådan bestämmelse vore ägnad att vålla ganska stora tillämpningssvårigheter, har jag dock — i anslutning till uttalanden i remissyttrandena av bl. a. länsstyrelsen i Jönköpings län och föreningen Sveriges häradshövdingar — ansett mig icke kunna förorda densamma. Utredningens förslag har därför jämkats så, att ordet »åldringar» utgått ur texten.

47 §.

Jag åberopar vad jag yttrat under F.

48 §.

På sätt framgår av D. har utredningens förslag bibehållits oförändrat i sak. Det har emellertid undergått viss omarbetning av redaktionell natur.

51 §.

Jag hänvisar till vad jag anfört under H.

Bestämmelserna överensstämmer med utredningens förslag utom beträffande förutsättningen för att fordon skall få parkeras på väg under mörker utan fordonsbelysning. Enligt förordningens gällande lydelse får detta ske på väg, där tillfredsställande belysning är anordnad. Utredningen har i förtydligande syfte föreslagit en bestämmelse om att vägen skall vara genom andra ljuskällor så belyst, att fordonet tydligt kan iakttagas på ett avstånd av 150 meter. Enligt min uppfattning ger stadgandet även i den nuvarande formuleringen vid handen, att kravet normalt icke bör sättas lägre än utredningen angivit. I vissa fall — t. ex. vid parkering på vissa särskilt anordnade parkeringsplatser i stad — skulle emellertid den föreslagna bestämmelsen kunna orsaka praktiska svårigheter för fordonsförarna utan motsvarande nytta ur trafiksäkerhetssynpunkt. Jag anser därför, att den nuvarande formuleringen är att föredraga och har låtit omarbete förslaget i enlighet härmed.

52 §.

Här hänvisas till vad som anförts under H.

56 §.

Beträffande de här föreslagna ändringarna i gällande författningar och dessas förhållande till utredningens förslag hänvisar jag till framställningen under C.

57 §.

Vad i paragrafen sägs om åtgärder från polismans sida i fall, då den för visst fordon föreskrivna maximilasten överskridits, överensstämmer i huvudsak med utredningens förslag. I förtydligande syfte har särskilt an-

givits, att bestämmelserna även är att tillämpa å personbil och buss, om med sådant fordon befordras större antal passagerare, än som är tillåtet. Stadsgandena har vidare — i anledning av vad jag yttrat under G. — utvidgats att avse det fall, då det för fordonets färd å vägen tillåtna högsta axeltrycket överskridits.

61 §.

Jag hänvisar till mitt ställningstagande under C.

65 §.

Utredningen har föreslagit, att i 1 mom. såsom andra stycke intages ett stadgande om straff för underlåtenhet att på tillsägelse uppvisa diagramblad eller andra färdskrivarupteckningar för besiktningsman eller polisman. Jag har låtit detta stadgande undergå viss jämkning i ändamål att på ett entydigt sätt angiva, att straffbudet omfattar icke blott underlåtenhet att på anfordran uppvisa sådana uppteckningar utan även underlåtenhet att på föreskrivet sätt bevara uppteckningarna eller att överlämna dem till myndighet, som Kungl. Maj:t bestämmer.

I 6 mom. tredje stycket har gjorts ett tillägg, varigenom underlåtenhet att efterkomma den föreslagna nya bestämmelsen i 10 § 6 mom. om skyldighet att vid färd med lastbil medföra besiktningsinstrument eller motsvarande handling belägges med bötesstraff.

67 §.

De här föreslagna ändringarna i gällande bestämmelser överensstämmer med utredningens förslag med allenast de jämkningar, som följer av den ståndpunkt, jag i det föregående intagit till de särskilda punkterna i sistnämnda förslag.

Beträffande straffbestämmelsen till 42 § 2 mom. hänvisar jag till vad jag yttrat under E. En av utredningen föreslagna straffbestämmelse till 42 § 1 mom. första stycket har fått utgå i anledning av den jämkning av sistnämnda stadgande, för vilken jag tidigare uttalat mig.

Utredningen har jämväl föreslagit en bestämmelse om straff för överträdelse av det enligt dess förslag i 46 § 1 mom. femte stycket infogade stadgandet om skyldighet för fordonsförare att under mörker avpassa hastigheten så, att fordonet kan stannas å den del av den framförvarande vägbanan, som föraren tydligt kan överblicka. Även denna straffbestämmelse har fått utgå. Beträffande skälen härtill hänvisar jag till mitt yttrande under C.

Den föreslagna nya bestämmelsen om straff för överträdelse av det i 47 § 3 mom. första stycket intagna stadgandet om skyldighet att avgiva omkörningssignal överensstämmer med vad utredningen förordat. Däremot har jag icke funnit skäl att, såsom utredningen jämväl förordat, här upptaga

bestämmelse om straff för underlåtenhet att avgiva svarssignal eller lämna plats för omkörning. Jag hänvisar till vad jag anfört under F.

Vad angår den föreslagna bestämmelsen om straff för förseelse mot de i 48 § 1 mom. givna reglerna om färd in på huvudled har utredningen för sin del förordat, att i vägtrafikförordningen straffbelägges endast underlåtenhet att stanna vid huvudled, medan däremot annan överträdelse av hithörande bestämmelser borde bedömas enligt trafikbrottslagen. Reglerna har emellertid sådant samband med varandra, att en dylik uppdelning av straffbestämmelsen enligt min mening icke är att förorda. Straffbestämmelsen har därför i samband med den överarbetning, som 48 § 1 mom. av andra orsaker undergått, erhållit sådan utformning, att den kommer att omfatta alla överträdelser av reglerna om färd in på huvudled. Jag hänvisar i övrigt till vad jag anfört under D.

Enligt utredningens författningsförslag skall underlåtenhet att efterkomma den i 52 § 2 mom. förekommande bestämmelsen om skyldighet att utmärka utskjutande last bestraffas med dagsböter och icke, såsom för närvarande, med böter högst 300 kronor. Den sålunda förordade straffskärpningen synes mig välbetänkt och har därför bibehållits vid överarbetningen av förslaget.

69 §.

Beträffande denna bestämmelse, vilken saknar motsvarighet i utredningens förslag, åberopar jag vad jag yttrat under G.

Övergångsbestämmelser

Här åberopas vad jag yttrat under H.

Bestämmelser med avseende å ikraftträdandet av nu förordade författningsändringar

Utredningens förslag till övergångsbestämmelser innebär i korthet, att bestämmelserna om förarens uppträdande i trafiken och om hastighetsmätare på bil skall träda i kraft den 1 juli 1955, att bestämmelserna om cykelbelysning skall träda i kraft den 1 juli 1956 samt att övriga föreslagna stadganden — d. v. s. i huvudsak övriga nya bestämmelser om fordonstrustning — skall träda i kraft den 1 januari 1957. Bestämmelserna i 3 § 1 mom. m) rörande hastighetsmätare bör dock enligt utredningen icke äga tillämpning på bil, som besiktigats före den 1 juli 1955 eller för vilken typintyg dessförinnan utfärdats, om bilen icke var försedd med hastighetsmätare vid besiktningen eller intygets utfärdande.

Det är enligt min uppfattning angeläget, att de föreslagna nya bestämmelserna, vilka alla har till ändamål att förbättra trafiksäkerheten, blir gällande så snart som möjligt. Ur denna synpunkt tillstyrker jag utred-

ningens förslag att de bestämmelser, vilka avser annat än ändringar i fordonsutrustningen, träder i kraft redan den 1 juli 1955. Jag tillstyrker också utredningens förslag i fråga om ikraftträdandet av bestämmelsen i 3 § 1 mom. m) rörande hastighetsmätare på bil samt föreslår, att samma regel får gälla det av mig förordade stadgandet i 3 § 1 mom. n) om skyldighet att hålla bil utrustad med vindrutetorkare. Med den utformning, som bestämmelsen om färdskrivare erhållit i det omarbetade förslaget, bör även denna bestämmelse kunna träda i kraft vid samma tidpunkt. I fråga om annan fordonsutrustning erfordras däremot en viss frist med ikraftträdandet, så att fordonsägarna får tillfälle att i tid anskaffa den saknade utrustningen. Denna frist bör dock ej göras onödigt lång. Av nämnda orsaker och för att göra övergångsbestämmelserna så enhetliga som möjligt föreslår jag, att övriga nu föreslagna stadganden träder i kraft den 1 juli 1956.

I enlighet med vad i det föregående anförts föreligger nu ett inom kommunikationsdepartementet upprättat förslag till *förordning om ändring i vägtrafikförordningen den 28 september 1951 (nr 648)*. Förslaget torde såsom bilaga fogas vid protokollet i detta ärende.

Föredraganden hemställer,

att Kungl. Maj:t måtte genom proposition anhålla om riksdagens yttrande över förslaget.

Denna av statsrådets övriga ledamöter biträdda hemställen bifaller Hans Maj:t Konungen.

Ur protokollet:

Dagmar Bruno