

Nr 33

Utlåtande i anledning av väckta motioner om vissa ändringar i vägtrafikförordningen.

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

1) de likalydande motionerna nr 44 i första kammaren av herr *Larsson, Thorsten*, och herr *Mattsson* samt nr 53 i andra kammaren av herrar *Wahrendorff* och *Hansson* i Önnarp, samt

2) motionen nr 396 i andra kammaren av fru *Thunvall m. fl.*

I *motionerna I: 44* och *II: 53* hemställes, att riksdagen måtte besluta om sådan ändring av vägtrafikförordningen, att stannande eller uppställning av fordon icke får utan att trafikförhållandena föranleder det äga rum efter mörkrets inbrott på huvudled annorstädes än å parkeringsplats.

I *motionen II: 396* hemställes, att riksdagen måtte besluta, att till stadgandet i 49 § 2 mom. vägtrafikförordningen »Stannande eller uppställning på väg får icke utan att trafikförhållandena det föranleda äga rum a) på motorväg annorstädes än å parkeringsplats;» tillägga orden »och därvid endast i färdvägens riktning». Motionärerna hemställer vidare, att de sålunda föreslagna skärpta föreskrifterna om fordons placering å parkeringsplats måtte utsträckas att gälla samtliga vägar med parkeringsplatser.

Beträffande de skäl motionärerna åberopat till stöd för sina yrkanden får utskottet, i den mån redogörelse därför icke lämnas i det följande, hänvisa till *motionerna I: 44* och *II: 396*.

Över *motionerna* har utskottet i den ordning 46 § riksdagsordningen föreskriver inhämtat yttranden från statens trafiksäkerhetsråd och väg- och vattenbyggnadsstyrelsen. Utskottet har därjämte berett Kungliga automobilklubben, Motormännens riksförbund, Motorförarnas helnykterhetsförbund samt Folk rörelsernas motorförbund tillfälle att avgiva yttranden över *motionerna*.

Gällande bestämmelser

Reglerna om stannande och uppställning av fordon är meddelade i *vägtrafikförordningen den 28 september 1951*. Uppställning av fordon, som icke sker endast tillfälligt under kortare tid för åkandes av- eller påstigning, för av- eller pålastning av gods eller för annat liknande ändamål, benämnes i förordningen parkering. I 49 § 1 mom. stadgas, att fordon inte får stannas

eller uppställas på väg på sådan plats eller sådant sätt, att fara uppstår för person eller egendom eller trafiken onödigtvis hindras eller störes, samt att stannande och uppställning såvitt möjligt skall ske på vänstra sidan av vägen. I 2 mom. föreskrives bl. a., att stannande eller uppställning på väg inte utan att trafikförhållandena det föranleder får äga rum på motorväg annorstädes än på parkeringsplats och inte heller i skarp kurva eller nära sådan eller på backkrön eller i närheten därav eller på annan plats, där sikten är skymd. Vidare föreskrives, att, om fordon på grund av motorfel eller av annan sådan orsak blivit stående på plats som nu nämnts, det åligger föraren att snarast avlägsna det från körbanan. Någon föreskrift om hur fordon skall placeras på parkeringsplats finns inte.

Beträffande belysning på fordon, som under mörker är uppställt på väg, har föreskrift meddelats i 51 § nämnda förordning. I föreskriften, som inte gäller det fall då fordonet uppställts på parkeringsplats och inte heller då tillfredsställande vägbelysning är anordnad, angives i huvudsak, att fordonet skall vara försett med belysnings- och reflexanordning i enlighet med vad som är föreskrivet, då fordonet föres under mörker på väg. Bestämmelsen innebär för bil och traktor väsentligen, att de två obligatoriska framlyktorna eller särskilda parkeringslyktor och vidare två röda baklyktor skall vara tända samt att fordonet skall vara försett med två på samma höjd anbragta reflexanordningar, som återkastar rött sken bakåt. Tvåhjulig motorcykel behöver inte ha mer än en framlykta, en baklykta och en reflexanordning. Samma gäller moped och trampcykel. Släpfordon och efterfordon skall ha två röda baklyktor tända samt vara försedda med två reflexanordningar, som återkastar rött sken bakåt. Å släpfordon och efterfordon, som icke är kopplat till bil eller traktor, skall därutöver finnas belysnings- eller reflexanordning, som utsänder eller reflekterar vitt eller gult ljus framåt.

Historik

Bestämmelserna om belysning på fordon, som under mörker uppställts på väg, fick i huvudsak sin nuvarande lydelse år 1955. Till grund för den då gjorda ändringen låg ett år 1954 framlagt betänkande av *1953 års trafik-säkerhetsutredning*. Vid remissbehandlingen av betänkandet gjordes från vissa håll uttalanden för ett generellt parkeringsförbud på viktigare vägar.

I den på betänkandet grundade *propositionen nr 172 till 1955 års riksdag* förklarade föredragande *departementschefen*, att han icke fann det möjligt att införa ett allmänt förbud mot parkering av fordon å vägbana. Enligt hans uppfattning borde däremot länsstyrelser och övriga myndigheter, vilka hade att meddela beslut i hithörande frågor, uppmärksamma möjligheterna att, där så befanns lämpligt, meddela parkeringsförbud i fråga om viktigare vägar, särskilt riks- och länsvägar.

I anledning av propositionen väcktes *motionerna I: 508* och *II: 624*, i vilka bl. a. hemställdes att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t skulle anhänga, att Kungl. Maj:t måtte anmoda länsstyrelserna att utfärda parkeringsförbud på huvudled, där så kunde ske utan att betydande olägenhet däri-genom uppstod för motorförarna.

Andra lagutskottet anslöt sig i sitt av riksdagen godkända utlåtande, nr 34, till departementschefens ovannämnda uttalande samt lämnade motionsyrkandet utan annan åtgärd.

Vid 1959 års riksdag väcktes *motioner* med begäran om utredning syftande till skyldighet att med reflekterande förvarningstecken utmärka motorfordon, som i mörker uppställts på väg utanför tätbebyggt samhälle. *Andra lagutskottet* förklarade i sitt av riksdagen godkända utlåtande, nr 13, att ansträngningarna att minska antalet olyckor, som berodde på att stillastående fordon under mörker påkördes bakifrån, i första hand borde inriktas på att förmå fordonsförarna att iaktta skyldigheten att föra bort fordonen från körbanan. Utskottet fortsatte:

De gällande bestämmelserna är enligt utskottets mening väl ägnade att verka i denna riktning. Utöver vad ovan sagts om dessa bestämmelser vill utskottet erinra om möjligheterna att genom lokala föreskrifter stadga förbud att parkera eller stanna fordon på vägsträckor, där faran för olyckor erfarenhetsmässigt är stor. Sådana förbud bör efter hand som parkeringsplatser inrättas i anslutning till vägarna kunna meddelas i allt större utsträckning.

De åtgärder, som under senare år vidtagits för att minska antalet mörkerolyckor, har föregåtts av noggranna utredningar och utan tvivel varit ändamålsenliga. Det synes utskottet tveksamt, om mycket står att vinna med ytterligare utredningar i ämnet. I varje fall är utskottet inte berett att tillstyrka en utredning med syfte att förvarningstecken skall bli obligatoriska beträffande alla slag av motorfordon. Däremot torde det vara lämpligt, om utvecklingen beträffande mörkerolyckorna fortlöpande följdes av statens trafiksäkerhetsråd eller annan lämplig myndighet. Det skulle sålunda vara av värde om det statistiska materialet kunde utökas och bearbetas, så att man kunde få fram säkert underlag för ytterligare åtgärder mot mörkerolyckorna. En sådan undersökning skulle måhända visa, att skäl finns att införa skyldighet att — i enlighet med vad som lär gälla i några andra europeiska länder — under mörker utmärka vissa slag av fordon på det sätt *motionärerna* tänkt sig.

Motionerna

I motionerna I: 44 och *II: 53* anföres bl. a.:

Alltför ofta inträffar svåra olyckor, i de flesta fall med dödlig utgång, då en vägtrafikanter för sent upptäckt att ett framförvarande fordon varit ett stillastående fordon. Det är svårt att i mörker bedöma huruvida ett fordon på något avstånd är i rörelse eller stillastående. Andra orsaker har också

bidragit till denna kategori av mörkerolyckor, exempelvis skymmande fordon eller föremål. Vidare inträffar de mest svårartade olyckorna av detta slag i de flesta fall på de starkt trafikerade huvudvägarna.

Om stannande och uppställning av fordon på huvudled efter mörkrets inbrott förbjöds annorstädes än å parkeringsplats, skulle enligt motionärerna riskerna för dylika olyckor elimineras.

I *motionen II: 396* framhålles bl. a.:

Många svåra olyckor har inträffat vid kollisioner med stillastående fordon. För att minska riskerna för olyckor i detta hänseende har parkeringsplatserna på våra större vägar — såsom motorvägar och riksvägar — en stor uppgift att fylla, men olycksstatistiken utvisar att kollisioner inträffat med fordon uppställda även på särskilda parkeringsplatser, beroende på att de parkerade fordonen varit placerade mot färdriktningen. Särskilt i mörkertrafiken kan det vid dålig sikt t. ex. på grund av dimma, regn eller snöfall vara svårt att avgöra, om det är ett mötande fordon — som alltså skall mötas till vänster — eller ett parkerat, som skall passeras till höger. I tro att det är ett mötande fordon har många hamnat vid sidan om vägen eller upptäckt faran så sent att en kollision varit oundviklig.

Enligt motionärerna bör därför stannande eller uppställning av fordon på parkeringsplatser utmed samtliga vägar få ske endast i färdvägens riktning.

Remissyttrandena

Motionerna I: 44 och *II: 53*

Av remissinstanserna har Folkförbundet tillstyrkt bifall till motionerna, medan övriga instanser förklarar sig avstyrka desamma.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen anser, att det med hänsyn till vägnätets beskaffenhet icke är möjligt att införa allmänt förbud ens under den mörka delen av dygnet mot stannande och kortvarigare uppställning på vägbana. Inte heller ett allmänt förbud mot parkering bedöms av styrelsen för närvarande som genomförbart. Trafiksäkerhetssynpunkterna får i viss utsträckning beaktas genom att länsstyrelserna utfärdar särskilda parkeringsförbud, där lokala förhållanden så påkallar. Styrelsen erinrar därjämte om de skärpta föreskrifter angående belyningsanordningar på fordon, uppställda under mörker på väg, som genomfördes 1955, och framhåller att vikten av att belynings- och reflexanordningarna hålles i tillfredsställande skick måste inpräntas hos fordonsägarna genom propaganda.

Statens trafiksäkerhetsråd uppger, att av de under år 1959 56 561 polis-anmälda trafikolyckorna 280 eller knappt 0,5 procent utgjorde kollision på huvudled mellan ett motorfordon i rörelse och ett stillastående. Av dessa skedde 119 inom och 161 utom tätbebyggt område. Rådet förmenar, att

därest fordonsförarna iakttagit redan gällande föreskrifter om stannande och uppställning av fordon samt tillser att belysnings- och reflexanordningarna fungerar på avsett vis, riskerna för att olyckor, som åsyftas i motionerna, skall inträffa torde vara mycket små. Enligt vad rådet erfarit är frågan om åtgärder för att tyngre trafik lättare skall kunna upptäckas i mörker eller vid dålig sikt därjämte föremål för väg- och vattenbyggnadsstyrelsens uppmärksamhet. Rådet anser därför, att det icke är påkallat med ytterligare föreskrifter i ämnet.

Kungliga automobilklubben, Motormännens riksförbund och Motorförarnas helnykterhetsförbund har avgivit yttrande genom sitt gemensamma organ *Motororganisationernas samarbetsdelegation*. Delegationen anför:

Den i motionen upptagna frågan bör prövas vid den översyn av vägtrafikförordningen som motororganisationerna föreslagit. Dock finns skäl framhålla, att parkeringsförbud — i vissa fall stoppförbud — som regel råder på huvudled och i varje fall på sådana platser där uppställning av fordon kan anses olämpligt. Motionärernas förslag är därför i praktiken genomfört och någon ändring av vägtrafikförordningen kan därför inte anses påkallad.

Folkrörelsernas motorförbund anser övervägande skäl tala för att det i motionerna framlagda förslaget bör kunna bifallas. Från den föreslagna bestämmelsen bör dock undantagas väg, beträffande vilken tillfredsställande parkeringsplatser eller liknande anordningar icke finns.

Motionen II: 396

Av remissinstanserna har väg- och vattenbyggnadsstyrelsen samt Folkrörelsernas motorförbund i viss mån tillstyrkt bifall till motionen. Däremot har statens trafiksäkerhetsråd samt Kungl. automobilklubben, Motormännens riksförbund och Motorförarnas helnykterhetsförbund, de tre sistnämnda genom Motororganisationernas samarbetsdelegation, avstyrkt motionärernas yrkande.

Väg och vattenbyggnadsstyrelsen framhåller, att den i motionen väckta frågan saknar betydelse för motorväg med skilda körbanor och mittskiljeremsa, enär enligt föreskrift i 44 § vägtrafikförordningen den högra körbanan därvid icke får korsas. Styrelsen fortsätter:

För motorväg utan mittskiljeremsa synes däremot vägtrafikförordningen i allt fall böra kompletteras med en bestämmelse av innebörd, att trafiken hindras korsa högra delen av körbanan, exempelvis för att ett fordon skulle föras mot en parkeringsplats på vägens högra sida, varigenom reglerna för motorvägar även i detta avseende skulle bli enhetliga.

Ehuru för övriga vägar visst utrymme fortfarande synes böra lämnas för möjligheten att, speciellt i tätorter, stanna eller uppställa fordon mot körriktningen, anser väg- och vattenbyggnadsstyrelsen skäl finnes att överväga huruvida icke åtminstone utanför tätbebyggt område införande av bestäm-

meler i huvudsaklig överensstämmelse med förslaget kunde genomföras. Det bör emellertid framhållas att stora svårigheter torde föreligga att göra en sådan uppdelning, därför att en entydig gräns icke torde kunna anges med avseende på vad som är tätbebyggt område. Måhända kan bestämmelsen hänföras till väg, där hastighetsbegränsning icke är föreskriven.

Statens trafiksäkerhetsråd uppger, att av de under år 1959 56 561 polis-anmälda trafikolyckorna 6 452, eller omkring 11 procent, utgjorde kollision mellan ett fordon i rörelse och ett stillastående. Antalet olyckor av denna typ utom tätbebyggt område uppgick emellertid det nämnda året endast till 485 eller 0,8 procent av det totala antalet olyckor. Det är högst sannolikt att de allra flesta av påkörningsolyckorna inträffat på själva vägen och icke på parkeringsplatserna utanför vägen. Rådet fortsätter:

Det torde väl aldrig förekomma, att fordon uppställas på motorväg mot den egna färdriktningen. Det må vidare framhållas, att några parkeringsplatser icke finnas vid de motorvägar, som hittills utbyggs i vårt land.

Vad därefter gäller yrkandet i motionen om sådan bestämmelse, att fordon skola placeras i den egna färdriktningen på parkeringsplatser utmed även andra vägar än motorvägar må erinras om att vägar, vid vilka parkeringsplatser utbyggs, numera i de flesta fall äro försedda med vitmålade kantlinjer och en i mitten löpande gulmålade mittmarkering. Dessa markeringar tjäna vägtrafikanterna till ledning, särskilt vid dålig sikt såsom vid dimma och i mörker. Risken för en fordonsförare — då han, varhelst han befinner sig på vägen, har att passera fordon, som ställts på fel sida av vägen i förhållande till dess körriktning — att, som det heter i motionen, hamna vid sidan om vägen eller upptäcka faran så sent att en kollision blir oundviklig, måste därför anses vara mycket liten. Om sådana situationer skulle uppstå vid parkeringsplatser, må erinras om att dessa platser i många fall äro belägna ett gott stycke från vägen eller anordnade i en särskild slinga (ofta en bevarad del av den gamla vägen), och därför torde risken i dessa fall för att fordon, var och hur de än placeras, skall konfundera förbipasserande trafikanter, vara i det närmaste obefintlig. Vidare må framhållas, att någon skyldighet att hava fordonsljusen tända föreligger icke, då fordonen uppställts på parkeringsplats. Fordon på sådan plats torde därför ej så sällan ha sina ljus helt släckta eller endast parkeringsljusen tända. Om dålig sikt därvid råder, ha förbipasserande svårt att upptäcka fordonen, och risken för att dessa fordon skall kunna förläda andra trafikanter till felhandlingar blir då ytterst liten.

Som i det föregående framhållits torde de i motionen påtalade olycksriskerna icke vara av den storleksordningen att de kräva särskilda lagstiftningsåtgärder. De beteenden, som av motionärerna befaras vara olycksbefrämjande och som icke redan äro uppmärksammade i gällande trafikföreskrifter, torde böra bekämpas upplysnings- och propagandavägen.

Motororganisationernas samarbetsdelegation framhåller, att stannande och uppställning på motorväg svårligen kan ske mot färdriktningen, eftersom motorväg har skilda körbanor för trafiken. Ett genomförande av motionärer-

nas förslag skulle enligt delegationen bl. a. medföra praktiska svårigheter för parkering i städerna. Samtidigt som delegationen därför icke kan tillstyrka motionsyrkandet, framhåller den att syftet med förslaget kan uppnås genom tydligare utmärkning av parkeringsplatser längs vägarna samt intensifierad propaganda angående trafiklinjernas innebörd.

Folkrörelsernas motorförbund anser i likhet med motionärerna, att parkeringsljus från stillastående bilar mot färdriktningen är ägnat att förvilliga och skapa olyckstillfällen. Förbundet tillstyrker därför att uppställning och stannande av fordon på parkeringsplats utmed motorväg och efter mörkrets inbrott jämväl utmed huvudled endast får ske i färdriktningen.

Utskottet

I motionerna I: 44 och II: 53 hemställas om sådan ändring i vägtrafikförordningen att stannande eller uppställning av fordon på väg icke får utan att trafikförhållandena föranleder det äga rum efter mörkrets inbrott på huvudled annorstädes än å parkeringsplats. Ett sådant stadgande skulle enligt motionärerna minska risken för olyckor, som beror på att stillastående fordon under mörker påköres bakifrån.

I vägtrafikförordningen finns vissa bestämmelser, som är avsedda att motverka olyckor av nämnda slag. Sålunda är det förbjudet att stanna fordon på sådan plats eller på sådant sätt, att fara uppstår för person eller egendom eller trafiken onödigtvis hindras eller störes. Sedan 1955 är det också förbjudet att under mörker ha sitt fordon stående på väg, där tillfredsställande vägbelysning saknas, annorstädes än å parkeringsplats, om fordonet inte har tänd parkeringsbelysning fram och bak och dessutom är försett med röda reflexanordningar baktill. Vidare gäller sedan 1958 att förare snarast möjligt skall från körbanan avlägsna fordon, som på grund av motorfel eller av annan sådan orsak blivit stående på plats, där det inte får stannas.

I propositionen till 1955 års riksdag med förslag till vissa ändringar i vägtrafikförordningen utalade föredragande departementschefen, att han icke fann det möjligt att införa ett allmänt förbud mot parkering av fordon å vägbana. Enligt hans uppfattning borde länsstyrelser och övriga myndigheter, som hade att meddela lokala trafikföreskrifter, uppmärksamma möjligheterna att, där så befanns lämpligt, utfärda parkeringsförbud i fråga om viktigare vägar, särskilt riks- och länsvägar. Denna mening delades av riksdagen. Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, statens trafiksäkerhetsråd och Motororganisationernas samarbetsdelegation har i yttranden över motionerna framhållit liknande synpunkter samt avstyrkt bifall till motionsyrkandet.

De s. k. mörkerolyckorna utgör otvivelaktigt ett stort problem. Såvitt gäller olyckor av det slag motionärerna åsyftar är emellertid enligt utskottets mening redan gällande bestämmelser väl ägnade att verka i trafiksäkerhets-

främjande riktning. Härtill kommer att lokala föreskrifter om förbud att stanna eller parkera fordon i stor omfattning utfärdats beträffande de vägsträckor å våra huvudleder, där faran för olyckor erfarenhetsmässigt visat sig vara stor. Därest fordonsförarna iakttaga vägtrafikförordningens stadganden och de lokala trafikföreskrifterna samt tillser att belynings- och reflexanordningarna å fordonen hållas i ett tillfredsställande skick, torde riskerna för att olyckor av åsyftat slag skall inträffa vara tämligen små. Utskottet anser därför, att behov av ytterligare föreskrifter i ämnet icke föreligger.

Enligt vägtrafikförordningen får stannande eller uppställning av fordon icke utan att trafikförhållandena föranleder det äga rum på motorväg annorstädes än å parkeringsplats. I motionen II: 396 hemställs om sådan ändring i vägtrafikförordningen att stannande eller uppställning av detta slag endast får ske i färdriktningen. Vidare hemställs att samma regel måtte införas beträffande uppställning å parkeringsplats utmed samtliga andra vägar. Motionärerna framhåller till stöd för sina yrkanden, att ett fordon, som uppställts på en parkeringsplats vid vägens högra sida och som har belysningen tänd, kan verka förvirrande för den mötande trafiken. Mötande trafikanter kan i synnerhet vid dålig sikt ha svårt att avgöra huruvida fordonet är i rörelse på sin vänstra sida och således skall mötas till vänster eller om det är uppställt på parkeringsplats och skall passeras till höger.

Under de senare åren har våra större vägar i ökad omfattning utrustats med särskilda parkeringsplatser. Vidare har arbete pågått att förse de större vägarna med dels vitmålade kantlinjer och dels en i mitten av vägen löpande gulmålade markering. Dessa markeringar tjäna vägtrafikanterna till ledning, särskilt vid dålig sikt såsom vid dimma och i mörker. Oaktat dessa åtgärder kan ett fordon med tänd belysning uppställt på sätt motionärerna anger i viss mån verka störande för den mötande trafiken. Såsom väg- och vattenbyggnadsstyrelsen framhållit i sitt yttrande över motionen kan därför skäl finnas att överväga huruvida icke utanför tätbebyggt område en bestämmelse av den innebörd motionärerna föreslagit bör införas. Vad utskottet sålunda anför torde böra bringas till Kungl. Maj:ts kännedom. Utskottet hemställer därför,

A. att motionerna I:44 och II:53 icke måtte föranleda någon riksdagens åtgärd; samt

B. att riksdagen i anledning av motionen II:396 måtte i skrivelse till Kungl. Maj:t som sin mening giva till känna vad utskottet anför.

Stockholm den 3 maj 1960

På andra lagutskottets vägnar:

AXEL STRAND

Vid detta ärendes behandling har närvarit

från första kammaren: herrar Strand, Nils Elowsson, Axel Svensson, Sunne, fru Carlqvist, herrar Akesson, Thorsten Larsson och Ringaby;

från andra kammaren: herrar Nilsson i Göteborg, Odhe*, fru Eken-dahl, herrar Lothigius*, Johansson i Södertälje, Gustavsson i Alvesta och Anderson i Sundsvall.

* Ej närvarande vid utlåtandets justering

Reservation

beträffande A. av herr Thorsten Larsson.