

Nr 63

Utlåtande i anledning av väckta motioner om åtgärder mot mörkerolyckor i trafiken, m. m.

Andra lagutskottet har till behandling förehaft två inom riksdagen väckta, till lagutskott hänvisade motioner, nr 459 i första kammaren av herrar *Lundström* och *Edström* samt nr 572 i andra kammaren av herr *Nelander*.

I motionerna, vilka är likalydande, har framlagts vissa förslag till ändringar och kompletteringar av gällande trafiklagstiftning. Motionärerna har sålunda föreslagit,

1) att en uppmjukning av vänsterregeln sker på så sätt att trafiken på leder med stark trafik och genomfartstrafik skall kunna framgå utan att lämna från vänster kommande fordon företräde och att en dylik »genomfartsled» utmärkes med särskilt vägmärke, förslagsvis en på ena spetsen ställd, mindre triangel,

2) att den nu föreskrivna skyldigheten att ha cyklar och mopeder utrustade med belynings- och reflexanordningar vid färd på väg under mörker utsträcker till att gälla även vid färd under dager, dock endast vid färd på allmän väg,

3) att gående på väg utan belysning och utan gångbana i mörker bör vara utrustad med lykta eller på kläderna på lämpligt sätt fastsatta reflexanordningar,

4) att lagfästa bestämmelser om vägbelysningens utformning införes,

5) att dragfordon med tillkopplad släpvagn skall vara utrustad med en på vänstra, främre stänkskärmen på en pejlstång av böjligt material placerad skylt med texten »Släp», samt

6) att vägmärke innefattande förbud mot omkörning obligatoriskt uppsättes även vid vägens högra kant.

Med hänvisning till dessa förslag har motionärerna hemställt, att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t måtte begära sådana ändringar i vägtrafikförordningen och vägmärkeskungörelsen, som erfordras för de av motionärerna förordade reformerna.

Beträffande de skäl motionärerna åberopat till stöd för sin hemställan får utskottet, i den mån redogörelse därför icke lämnas i det följande, hänvisa till motionen I: 459.

Över motionerna har utskottet i den ordning 46 § riksdagsordningen föreskriver inhämtat yttranden från statens trafiksäkerhetsråd samt väg- och

vattenbyggnadsstyrelsen. Utskottet har därjämte berett Folkrorelsernas motorförbund, Kungliga automobilklubben, Motormännens riksförbund och Motorförarnas helnykterhetsförbund tillfälle att avgiva yttranden över motionerna. De tre sistnämnda har därvid inkommit med yttrande genom sitt gemensamma organ Motororganisationernas samarbetsdelegation. Redogörelse för yttrandena kommer att lämnas i det följande.

Gällande bestämmelser

Trafikregler för korsande möte återfinnes i 48 § *vägtrafikförordningen den 28 september 1951*. Huvudregeln är att, då ett fordon skär ett annat fordon, föraren av det fordon, som har det andra fordonet på sin vänstra sida, skall lämna företräde åt det sistnämnda fordonet. Härmed fritages dock icke någon förare från skyldighet att iakttaga försiktighet vid passerande av eller färd in på korsande eller anslutande väg. Detta skall särskilt gälla den, som från väg med ringa trafik kommer in på väg med livlig trafik. Från huvudregeln göres emellertid tre viktiga undantag. För det första åligger det fordonsförare, som ämnar passera eller eljest köra in på huvudled, att dessförinnan stanna fordonet samt lämna företräde åt fordon på huvudleden, för det andra skall förare, som ämnar köra in på motorväg, lämna företräde åt fordon på denna, och för det tredje skall förare, som från parkeringsplats, fastighet, tomt, äga eller annat dylikt område vill passera eller svänga in på väg, lämna företräde åt fordon på vägen. Härutöver gäller vissa undantag som sammanhänger med att spårvagn, militärtrupp, begravningsståg och annan procession samt utryckningsfordon, då så påkallas, skall om möjligt lämnas fri väg. Det må tilläggas, att genom lokal trafikföreskrift skyldighet kan stadgas för förare att, innan han kör in på väg, som icke är huvudled, stanna sitt fordon. Genom en sådan föreskrift sättes icke enligt gällande bestämmelser vänsterregeln ur spel. Av rättspraxis torde dock kunna utläsas, att förare i sådant fall i allmänhet skall lämna företräde för den på den korsande vägen framgående trafiken.

Regler om belysnings- och reflexanordningar på cykel återfinns i 7 § *vägtrafikförordningen*. Enligt denna gäller, att cykel vid cykling under mörker skall vara försedd med dels framtill en lykta, som visar gult eller vitt sken av tillräcklig ljusstyrka för att cykeln skall kunna föras på betryggande sätt och som, därest den har bländande sken, snabbt kan avbländas på tillfredsställande vis, dels ock baktill en lykta, som visar rött sken bakåt, och reflexanordning, som vid belysning återkastar rött sken bakåt. Det tillåtes dock att baklykta och reflexanordning kombineras. Något stadgande att cykel skall ha sådan utrustning vid färd i dagsljus finns icke.

Jämlikt föreskrift i *kungörelsen den 23 maj 1952 med vissa bestämmelser om cyklar med hjälpmotor* har nämnda regler gjorts tillämpliga även på

m o p e d e r. I det förslag till *förordning om mopeder*, över vilket riksdagen yttrade sig i våras och vilken förordning är avsedd att träda i kraft den 1 juli 1961, är motsvarande bestämmelser intagna.

I 60 § vägtrafikförordningen lämnas särskilda bestämmelser för gående, varmed även förstås den som för barnvagn, rullstol eller lekfordon, så ock den som åker skidor, skridskor eller rullskridskor. Av bestämmelserna må nämnas, att gående, fränsett den som åker skidor, skall, där så påkallas för undvikande av fara eller olägenhet för annan trafik, använda gångbana om sådan finns eller cykelbana om sådan men ej gångbana finns. Finns varken gångbana eller cykelbana, skall gående begagna yttersta delen av vägen, företrädesvis den på högra sidan. Det åligger vidare gående att iakttaga särskild försiktighet vid beträdande av körbana. Några regler om gåendes utrustning i trafiken finns däremot icke.

Beträffande frågan om normer för vägbelysnings utformning må anmärkas följande. Enligt 64 § 4 mom. vägtrafikförordningen ankommer anbringande av anordningar för tillgodoseende av trafiksäkerheten beträffande allmän väg, gata eller annan allmän plats på väghållaren samt beträffande enskild väg, inom stad eller stadsliknande samhälle på den, som enligt lagen om allmänna vägar är väghållare, och eljest på vägförvaltningen i länet. Föreskriften lär emellertid icke medföra någon skyldighet i fråga om vägbelysning. De författningar, som reglerar ordnings- och trafiksäkerhetsfrågor — allmänna ordningsstadgan och vägtrafikförordningen — ger inte något svar på frågan vem det åligger att svara för uppsättandet av vägbelysningar. Lagen om allmänna vägar och lagen om enskilda vägar reglerar bland annat omfattningen av väghållningsskyldigheten. Lagtexten inbegriper emellertid icke häri vägbelysning. Genom rättspraxis är också klarlagt att ordnande av vägbelysning faller utanför väghållningsbegreppet enligt lagen om enskilda vägar. Eftersom detta väghållningsbegrepp i stort sett sammanfaller med allmänna väglagens, kan man utgå från att anordnande av vägbelysning efter allmän väg icke heller ankommer å väghållaren i denna hans egenskap. Från väg- och vattenbyggnadsstyrelsens sida har sedan några år hävdats, att hållande av belysning på allmän väg i princip torde vara en kommunal angelägenhet, dock att väghållaren i två fall skulle bära ansvaret; dels då belysning i stället för annan extra åtgärd behöver anordnas på grund av något riskmoment på vägen som sådan eller någon trafikanordning, t. ex. vid rörlig bro eller färja, dels då belysning ur trafiksäkerhetssynpunkt fordras på sådana hårt trafikerade vägar, exempelvis infartsvägar till städerna, där med hänsyn till trafiktätheten bilarna måste framföras med halv- eller parkeringsljus. Bortsett från en bestämmelse i *civilt försvarslagen den 22 april 1960* om skyldighet för kommun att vidtaga erforderliga anordningar för s. k. vägledande belysning under mörkläggnings, finns icke någon i lag fastslagen skyldighet för kommun att under normala förhållanden anordna gatu- och vägbelysning. Däremot torde föreligga en

sedvanerättslig skyldighet, som icke sammanhänger med gatu- och väghållningen i och för sig, för åtminstone städer och köpingar att i tättbebyggda delar hålla vägbelysning. Om kravet kan sträckas till att avse en ur trafik-säkerhetssynpunkt tillfredsställande belysning av hög kvalitet är dock osäkert. Huruvida skyldigheten sträcker sig till ett allmänt kommunalt åliggande även för landskommunerna att hålla ytterbelysning, där ordnings- och trafiksäkerhetssynpunkter så påkallar, synes än mera tveksamt. Några i lag givna bestämmelser om vägbelysnings utformning finns icke heller.

Bestämmelser om skyltar på motordrivna fordon och släpfor don upptages i 21 § vägtrafikförordningen. Varken i denna paragraf eller i något annat stadgande föreskrives skyldighet att ha dragfor don, till vilket kopplats släpfor don, försett med skylt, som anger detta förhållande.

Vad slutligen gäller frågan om placering av vägmärken vid omkörningsförbud må anmärkas. Enligt 12 § *kungörelsen den 7 december 1951 angående vägmärken m. m.* skall förbudsmärken uppsättas vid vänstra vägganten i körriktningen räknat. Förbudsmärken som anger begränsad hastighet skall, då det icke användes endast för upprepat tillkännagivande av gällande förbud, uppsättas på allmän väg jämväl vid högra vägganten. Om så finnes erforderligt, skall detta ske även i fråga om annat förbudsmärke. Där icke annat betingas av förhållandena på platsen, skall märket uppsättas vinkelrätt mot vägen och på ett avstånd av högst tre meter från körbanans kant. Märket skall vidare uppsättas vid den plats på vägen, där förbudet tar sin början, dock att till förberedande upplysning om att förare nalkas plats på vägen, där förbud tar sin början, förbudsmärke må användas med därunder anbragt tilläggstavla, angivande avståndet till den plats, som förbudet avser.

Historik

Genomfartsleder

1943 års utredningsman, som hade att inom kommunikationsdepartementet biträda med utredning och förslag i fråga om revision av 1936 års vägtrafikstadga m. m., föreslog i sitt år 1944 avgivna betänkande (SOU 1944: 18) beträffande reglerna för korsande möte bland annat, att den som färdades å enskild väg skulle lämna företräde åt den som färdades å allmän väg samt att oberoende av vägarnas karaktär alltid skulle gälla, att den som svängde in på annan väg skulle lämna företräde åt den som färdades rakt fram.

1944 års trafikförfattningssakkunniga upptog emellertid i sitt år 1948 avgivna betänkande med förslag till vägtrafikförordning m. m. (SOU 1948: 34) icke dessa förslag. Beträffande förslaget om företräde för den som

färdades på allmän väg invändes nämligen, att trafikanter ofta hade svårt att skilja allmän väg från enskild väg, ävensom att enskild väg stundom hade större trafikbelastning än korsande allmän väg. Mot förslaget om företräde för den som färdades rakt fram anmärktes, att den förordade regeln var omöjlig att praktisera exempelvis i en likvinklig Y-formig vägförgrening samt att den knappast var rimlig i en T-korsning, där så gott som all trafik var svängande.

I *propositionen nr 30 till 1951 års riksdag* med förslag till vägtrafikförordning m. m. upptogs icke heller de här nämnda förslagen. *Föredragande departementschefen* fann dem på ovan angivna skäl icke lämpliga. Däremot kunde enligt hans mening övervägas ett stadgande om att utom tätbebyggt område förare, vilken från väg av betydelse endast för lokaltrafiken ville korsa större väg eller svänga in på denna, skulle lämna företräde åt fordon på den större vägen, såvida med hänsyn till förhållandena på platsen förstnämnda vägs egenskap av biväg var uppenbar. Ett sådant stadgande borde dock enligt departementschefens mening icke införas, eftersom man borde undvika att göra reglerna om förkörsrätt alltför invecklade.

I *propositionen nr 69 till 1958 års A-riksdag* med förslag till ändringar i vägtrafikförordningen m. m. föreslogs undantaget från vänsterregeln vid utfart från parkeringsplats, fastighet, tomt, äga eller annat dylikt område. I anledning av propositionen väcktes *motionen II: 434*, i vilken föreslogs införande av ett nytt begrepp, »genomfartsled», samt i anslutning härtill sådant tillägg till reglerna om korsande möte att förare som ämnade köra in på genomfartsled ålades att lämna företräde åt fordon på denna.

Föredragande departementschefen hade i propositionen redan tagit ställning till frågan om genomfartsleder och uttalade därvid i samband med förslaget till undantag från vänsterregeln:

Måhända skulle det kunna övervägas att utvidga bestämmelsen till en allmän regel om företräde för den, som färdas på väg med starkare trafik, i förhållande till den, vilken kommer från väg med svagare trafik. Med en dylik utformning skulle bestämmelsen emellertid i praktiken sätta vänsterregeln ur kraft och därigenom leda till mycket långtgående konsekvenser. Jag är väl medveten om att många kunniga och hänsynsfulla förare i viss utsträckning tillämpar en dylik princip utan stöd i författningen men anser, med hänsyn till nyssnämnda följdverkningar, icke lämpligt att en bestämmelse i ämnet inflyter i vägtrafikförordningen.

Andra lagutskottet uttalade i sitt av riksdagen godkända utlåtande, nr 20, över propositionen och de i ämnet väckta motionerna bland annat följande:

Utskottet vill för sin del uttala, att tillskapande av ett sådant institut, som motionärerna avser, knappast skulle bli av något större värde vid sidan om det nu existerande huvudledsbegreppet. De väsentligaste olägenheterna med att ge trafiken på en genomfartsled absolut företräde framför anslutande trafik är att en sådan ordning medför hinder för den lokala trafiken, särskilt å tider då livlig trafik råder på genomfartsleden. Detta har medfört att man i stor utsträckning icke velat införa huvudledsbestämmelser i städerna.

Berörda olägenheter skulle bli lika stora vid en tillämpning av de av motionärerna föreslagna reglerna. En nackdel med förslaget är därjämte att det skulle nödvändiggöra tillförandet av ytterligare ett vägmärke till vår redan tidigare stora flora på området. Allmänheten skulle också få svårt att hålla isär de olika bestämmelser, som skulle komma att gälla i avseendet. Utskottet vill vidare framhålla, att ett förslag liknande det i motionen framförda framlagts i en till Konungen ställd skrivelse den 30 januari 1957, avfattad av representanter för trafiknämnder och motsvarande organ i vissa skånestäder, som på initiativ av Kungl. Automobil klubbens södra avdelning sammanträtt i Malmö den 30 november 1956. Skrivelsen har gjorts till föremål för remissbehandling av kommunikationsdepartementet, varvid det allt övervägande antalet remissinstanser ställt sig avvisande till den framkastade tanken.

Under hänvisning till det anförda får utskottet avstyrka motionen.

Belysnings- och reflexanordningar på cykel och moped

Enligt den ursprungliga lydelsen av vägtrafikförordningen skulle cykel vid cykling under mörker vara utrustad baktill antingen med lykta, som visade rött sken bakåt, eller med reflexanordning, som vid belysning återkastade rött sken.

I *propositionen nr 172 till 1955 års riksdag* föreslogs emellertid den skärpningen av bestämmelserna, att cykel baktill skall vara försedd såväl med baklykta som reflexanordning. Till grund för propositionen låg ett av *1953 års trafikförsäkerhetsutredning* år 1954 framlagt betänkande. Vid remissbehandlingen av detta framhölls i yttrande från *statspolisintendenten*, att den föreslagna bestämmelsen troligen på sina håll icke kom att lända till efterrettelse. I syfte att möjliggöra ökad kontroll yrkades därför en sådan jämkning av bestämmelsen, att cyklar, som brukades på väg — oavsett om det skedde i mörker eller icke — skulle vara försedda med lykta och reflexanordning baktill. Liknande synpunkter framfördes även av andra remissinstanser. Propositionen följde emellertid inte förslagen, enär de enligt *föredragande departementschefen* fordrade för sitt förverkligande undersökningar och överväganden, som icke lämpligen kunde komma till stånd i sammanhanget.

Genom *propositionen nr 68 till årets riksdag* förelades för riksdagens yttrande förslag till förordning om mopeder m. m. Förslaget innefattade beträffande mopeds utrustning med belysnings- och reflexanordningar ingen avvikelse från redan gällande bestämmelser. Vid remissbehandlingen av det betänkande, avgivet år 1959, som låg till grund för propositionen, gjorde *statspolisintendenten* gällande, att nämnda utrustning skulle vara obligatorisk även vid andra tillfällen än då mopeden fördes under mörker. Önskemålet motiverades med att kontrollen därigenom skulle avsevärt förenklas. *Föredragande departementschefen* ansåg emellertid att gällande bestämmelser visat sig ändamålsenliga och biträdde därför icke statspolisintendentens förslag.

Gående i mörker

1953 års trafik säkerhetsutredning framhöll i sitt år 1954 avlämnade betänkande, att fotgängare är den grupp av trafikanter, som drabbas hårdast av påkörningsolyckor. Enligt utredningens mening var det lämpligast, att fotgängarna mera allmänt bar med sig varningslykta eller begagnade något reflekterande märke på sin klädsel. Utredningen föreslog därför, att 60 § vägtrafikförordningen skulle tillföras ett nytt stycke av huvudsakligen rådgivande karaktär och av innehåll, att gående, som använde cykelbana eller körbana, borde bära en tänd lykta eller vara försedd med armbindel, skärp eller annan anordning av reflekterande material eller ock bära något ljus klädesplagg eller tygstycke eller vidtaga annan liknande åtgärd för att bli bättre synlig för andra trafikanter. Utredningen hemställde vidare, att Nationalföreningen för trafik säkerhets främjande måtte anmodas att upptaga spörsmålen om bättre säkerhet för fotgängare under mörker till behandling. Utredningen ville också, att föreskriften om att fotgängare, då gång- eller cykelbana saknas, skall begagna yttersta delen av vägen, företrädesvis den på högra sidan, skulle ändras så till vida att ordet »företrädesvis» utgick.

I *propositionen nr 172* till 1955 års riksdag förklarade *föredragande departementschefen* emellertid, att de föreslagna bestämmelserna, som ej var förenade med någon straffsanktion, inte hade sin plats i vägtrafikförordningen. Departementschefen fann det däremot vara en angelägen uppgift för myndigheter och sammanslutningar, som sysslade med trafik säkerhetsfrågor, att bibringa allmänheten insikt om den verkliga omfattningen av de faror, som är förenade med underlåtenhet att iakttaga de av utredningen förordade försiktighetsmåten.

I anledning av *propositionen* väcktes i riksdagen *motionerna I: 506* och *II: 626*, i vilka föreslogs, att Kungl. Maj:t måtte ta initiativet till att en upplysningskampanj anordnades i syfte att redovisa riskerna för fotgängare i mörker och att visa på de skyddsmöjligheter som erbjuder sig i form av reflekterande material.

Andra lagutskottet yttrade i sitt av riksdagen godkända utlåtande, nr 34, över *propositionen* och de i ämnet väckta *motionerna*, att utskottet ansåg en i nämnda *motioner* efterlyst upplysningskampanj lämpligen bära anförtros åt Nationalföreningen för trafik säkerhets främjande, men att utskottet inte fann det nödvändigt att hemställa, att Kungl. Maj:t tog initiativ till en sådan kampanj.

I *propositionen nr 69* till 1958 års A-riksdag framlades förslag till ändringar i vägtrafikförordningen m. m. I anledning av *propositionen* väcktes de likalydande *motionerna I: 341* och *II: 433*, i vilka föreslogs införande i vägtrafikförordningen av en bestämmelse av huvudsakligen rådgivande karaktär och av innehåll, att gående som använder cykelbana eller körbana,

borde bära tänd lykta eller vara försedd med armbindel, skärp eller annan anordning av reflekterande material eller ock bära något ljust klädesplagg eller tygstycke eller vidtaga annan liknande åtgärd för att bli bättre synlig för andra trafikanter.

Andra lagutskottet fann sig icke kunna tillstyrka motionerna och anförde:

Detta utskottets ställningstagande innebär dock icke på något sätt att utskottet skulle anse att sådana åtgärder från fotgängarnas sida, som motionärerna avser, icke skulle vara välmotiverade och till gagn för trafiksäkerheten. Tvärtom vill utskottet kraftigt understryka angelägenheten av att gående på olika sätt underlättar för andra trafikanter att upptäcka dem under mörker. Utskottet vill också uttala sin uppskattning av det intresse för dessa problem som under senare tid ådagalagts av bland andra klädesfabrikanter, inte minst fabrikanter av barnkläder. Utskottet anser det dock icke lämpligt att i vägtrafikförordningen intaga bestämmelser av den karaktär som föreslagits. Problemet bör i stället lösas genom propaganda och upplysning.

Normer för vägbelysnings utformning

Vid 1958 års A-riksdag väcktes *motionerna I:121* och *II:347*, som behandlade frågor angående vägbelysning. I den förstnämnda motionen hemställdes om utredning i syfte att i lag fastställa skyldighet att anordna vägbelysning längs av motorfordon livligt trafikerade gator och genomfartsleder, och i den sistnämnda motionen hemställdes om sådan översyn av väglagarna och »vägtrafikstadgan» att klara regler skapades angående ansvaret för att ur trafiksäkerhetssynpunkt godtagbar belysning kom till stånd.

I ett över motionerna avgivet yttrande framhöll *statens trafiksäkerhetsråd*, att en fullgod väg- och gatubelysning är dyrbar såväl ur anskaffnings- som underhållssynpunkt och måste vägas mot andra tänkbara åtgärder med trafiksäkerhetsfrämjande effekt, exempelvis vägbreddningar, vilka gagnar trafiksäkerheten även i dagsljus.

Rådet anförde vidare:

En väg- eller gatubelysning som i själva verket är otillfredsställande men som kommer motorfordonsförarna att köra med avbländat lyse, kan i många fall skapa olycksrisker, som inte skulle ha uppstått, om belysning helt saknats. Det är därför av största vikt att på varje plats, där väg- eller gatubelysning anordnas, den får den effektivitet, som erfordras för platsen i fråga. Därför bör normer fastställas för vad som under olika förutsättningar är att anse som ur trafiksäkerhetssynpunkt tillfredsställande väg- eller gatubelysning. Enligt vad rådet har sig bekant är Svenska elverksföreningen och Svenska Föreningen för Ljuskultur i färd med att utarbeta vissa rekommendationer i syfte att få till stånd riktlinjer för hur väg- och gatubelysning bör vara beskaffade för att fylla berättigade krav ur trafiksäkerhetssynpunkt.

Liknande synpunkter framfördes av andra remissinstanser.

Tredje lagutskottet, som behandlade motionerna, uttalade i sitt av riksdagen godkända utlåtande nr 15, att frågan, i vilken omfattning vägbelysning kan bidra till en minskad olycksfrekvens, ännu ej var tillfredsställande klarlagd. Först sedan så skett och man dessutom fått klarhet i hur en godtagbar vägbelysning borde vara beskaffad, ansåg utskottet tiden vara inne för att genom lagstiftning ta ställning till skyldigheten att ordna vägbelysning. Svar på frågan om beskaffenheten av en fullgod vägbelysning ansåg utskottet kunna förväntas genom de av elverksföreningen och föreningen för ljuskultur planerade rekommendationerna. I övrigt ansåg utskottet, att frågan kunde upptagas vid den översyn av väglagarna, som väg- och vattenbyggnadsstyrelsen uppgivit sig ha för avsikt att begära. Utskottet hemställde därför, att motionerna ej måtte föranleda någon åtgärd.

Skylt om släpfordon

Vid remissbehandlingen av 1953 års trafiksäkerhetsutrednings år 1954 avgivna betänkande föreslogs i yttranden av bland annat *Motorförarnas helnykterhetsförbund*, *Kungliga automobilklubben* och *statens biltrafiknämnd*, att det på något sätt framifrån borde utmärkas, huruvida ett fordon var försett med släpvagn. Den förstnämnda organisationen föreslog en markering på dragfordonets främre vänstra sida i form av ett lysande »S» och biltrafiknämnden föreslog ett märke i form av en triangulär gul belysning över förarhytten och en extra lykta baktill.

I *propositionen nr 172 till 1955 års riksdag*, som grundade sig på före nämnda betänkande, följde emellertid *föredragande departementschefen* inte förslagen, enär de enligt hans förmenande fordrade för sitt förverkligande undersökningar och överväganden, som icke lämpligen kunde komma till stånd i sammanhanget.

Placering av vägmärken vid omkörning

I samband med tillkomsten av den allmänna hastighetsbegränsningen inom tätbebyggda områden 1955 företogs den ändringen i vägmärkeskungörelsen, att förbudsmärken angående begränsad hastighet skulle placeras icke som tidigare endast vid den vänstra vägkanten utan jämväl vid den högra. Ändringen torde ha föranletts av uttalanden av *Kungliga automobilklubben* och *Motormännens riksförbund* i samband med remissbehandlingen av det av 1953 års trafiksäkerhetsutredning år 1954 framlagda betänkandet. I samband därmed företogs jämväl den justeringen av vägmärkeskungörelsen, att även andra förbudsmärken, om så befanns erforderligt, skulle uppsättas vid både den vänstra och den högra vägkanten.

Motionerna

Motionärerna framhåller som bakgrund till sitt yrkande angående genomfartsleder:

Enligt en undersökning som utförts på uppdrag av statens trafiksäkerhetsråd utgör olyckor av typen »kollisioner i gatukorsningar med korsande kurser före kollisionen» 33,3 procent av samtliga olyckor och typen »utkörning i vägbanan» 3,9 procent, d. v. s. sammanlagt 37,2 procent. En stor del av dessa kollisioner torde bero på ett överdrivet utnyttjande av vänsterregeln eller bristande förståelse för den moderna trafikens krav på anpassning och hänsyn.

De framhåller vidare, att trafikanterna själva valt en praxis som innebär att vänsterregeln uppmjukas och större respekt visas för leder med starkare trafik och genomfartstrafik. De anser, att en sådan praxis bör lagfästas genom ändring i vägtrafikförordningen samt fortsätter:

Möjligheten att införa huvudleder genom städerna står ju redan med nuvarande lagstiftning öppen för myndigheterna, men denna åtgärd torde icke vara praktiskt lämplig, då den därmed följande stoppskyldigheten vållar onödiga komplikationer. I utlandet, t. ex. Tyskland, har genomfartsleder införts, där trafiken har företräde men där anslutande eller korsande trafik icke har obligatorisk stoppskyldighet. På de anslutande gatorna markeras regeln med en på ena spetsen ställd, mindre triangel.

Beträffande frågan om belysnings- och reflexanordningar på cykel och moped anför motionärerna, att det torde vara en av de mest angelägna uppgifterna för trafiksäkerhetsarbetet att söka få till stånd en ökning av synbarhetsdistansen under mörker på gator och vägar. Ett steg i denna riktning togs, då det infördes skyldighet för moped och cykel att vid färd under mörker föra såväl lykta som reflexanordning baktill. Motionärerna fortsätter:

Tyvärn måste det konstateras att denna för trafiksäkerheten nyttiga bestämmelse i mycket stor utsträckning nonchaleras. En bidragande orsak härtill torde vara, att möjligheten till effektiv övervakning är starkt beskurten, då cyklar och mopeder vid färd under dagsljus icke har skyldighet att föra belysnings- och reflexanordningar. När fordonskontroller — såsom vanligen sker — anordnas under dagen saknas möjlighet att ingripa mot bristande utrustning i nämnda fall, och föraren kan icke åläggas att rätta till bristfälligheten. Nackdelarna ur kontrollsynpunkt är uppenbara.

För att man skall kunna komma till rätta med dessa nackdelar anser motionärerna att föreskrifterna bör utsträckas att gälla även vid färd på allmän väg, då mörker inte råder.

Vad angår frågan om gående i mörker förmenar motionärerna, att en rekommenderande bestämmelse i vägtrafikförordningen av det innehåll de föreslagit skulle avsevärt stödja och effektivisera den fortsatta trafiksäkerhetspropagandan samt klargöra för gångtrafikanterna, att de icke

helt utan eget ansvar färdas på en mörk väg, då de saknar skyddsanordningar.

Till spørsmålet om normer för vägbelysnings utformning anföres i motionen:

Ändamålsenlig gatu- och vägbelysning ger i synnerhet på platser med livlig gång- och cykeltrafik ett gott tillskott till trafiksäkerheten. Å andra sidan kan en på olämpligt sätt utförd vägbelysning skapa ökade risker i trafiken. Glesa punktbelysningar med mörka mellanpartier kan bidra till att minska i stället för att öka siktbarheten av andra trafikanter. Ett flertal olyckor har inträffat, där olämplig belysning varit en starkt bidragande orsak. Trafikbelysningens standard i landet kan sägas vara oenhetlig och ojämn och motsvarar i genomsnitt icke de krav, som ur trafiksäkerhets-synpunkt borde kunna ställas. Vägbelysningar tillkommer ofta genom privata initiativ och utföres icke på ett sakkunnigt sätt. De nedlagda kostnaderna för att vinna en förbättring kan få rakt motsatt effekt eller ge sämre resultat än vad som vid en sakkunnig planering skulle varit möjligt. En dålig vägbelysning kan räcka till för att nödortfigt vägleda de gående, men utgör inte något skydd för dessa mot att påköras.

För att belysningen av trafikleder skall utgöra ett säkert skydd mot mörkerolyckor är det nödvändigt att den utföres på ett efter nutida trafikförhållanden anpassat sätt. Lagfästa bestämmelser om vägbelysningens utformning saknas för närvarande, och detta medför bland annat att varje kommun löser frågan relativt godtyckligt och utan samordning med angränsande områden och ofta utan rådfrågning av trafikbelysningsexpertis.

I anslutning till motionsyrkandet angående skylt om släpfordon framhåller motionärerna, att allvarlig fara kan uppstå i synnerhet för cyklister och mopedister, när de omköres av lastbilar med släp, personbilar med husvagnar, och liknande. Kopplingsanordningarna är ofta så långa, att den omkörde redan när den dragande bilen passerat får uppfattningen, att omkörningen är avslutad och utkörning från vägkanten utan risk kan ske. De uppger, att till förekommande av olyckshändelser på grund av dylika felbedömningar dragfordon i Danmark skall vara utrustade med en skylt med texten »Påhäng».

Slutligen anser motionärerna, att det är angeläget för trafiksäkerheten att förbud mot omkörning utmärkes på bästa möjliga sätt. Regeln om uppsättande av förbudsmärke vid både den vänstra och högra vägkanten bör därför göras obligatorisk beträffande märke om sådant förbud.

Remissyttrandena

Förslaget om införande av genomfartsleder har väg- och vattenbyggnadsstyrelsen förklarat sig icke kunna biträda, medan de övriga remissinstanserna har en positiv inställning till detsamma.

Statens trafiksäkerhetsråd anser, att genomfartsleder icke bör införas i tätorter. Beträffande förhållandena på landsbygden är rådet medvetet om

att vänsterregeln i viss utsträckning icke tillämpas av trafikanterna. Efter-
som vänsterregeln av många, även vissa domstolar, anses föråldrad och icke
anpassad till dagens trafiksituation, vill rådet, ehuru det icke i alla avseen-
den kan instämma med motionärerna, tillstyrka, att frågan om vänsterre-
gelns vara eller icke vara, och i förra fallet dess tillämpningsområde, vid
lämpligt tillfälle göres till föremål för utredning.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen anför bland annat:

Att införa en allmän regel om företräde för den som färdas på väg med
starkare trafik i förhållande till den, vilken kommer från väg med svagare
trafik, skulle emellertid vara att i nu förevarande hänseende helt sätta vän-
sterregeln ur kraft, något som kan leda till långtgående konsekvenser. Inom
tättbebyggda områden med ofta synnerligen tät trafik skulle sålunda regeln
kunna medföra, att det stundom kunde bli ogörligt för trafikanter från an-
gränsande gator att komma in på led med stark trafik.

Med hänsyn till det redan nu icke ringa antalet olika regler vid korsande
möte synes det angeläget att icke införa ytterligare en, vilken också skulle
förutsätta införande av nya vägmärken. Det må härvid erinras om att
Sverige — till skillnad från Förbundsrepubliken Tyskland, vilket land åbe-
ropats av motionärerna — ratificerat 1949 års protokoll angående väg-
märken, i vilket sådant märke som här föreslagits icke finnes upptaget.

Utan tvingande skäl synes Sverige ensamt bland de stater, som ratificerat
protokollet, icke böra införa i protokollet icke upptagna märken. Genom
1955 års ändringar i vägmärkeskungörelsen har varningsmärke för korsning
med huvudled (fig. 11, vars motsvarighet återfinnes i protokollet) föreskri-
vits skola placeras på samma avstånd som övriga varningsmärken och utgör
därvid en förberedande upplysning om den tvingade stoppskyldigheten före
infart på huvudled (48 § vägtrafikförordningen). Att genom ett fig. 11 mot-
svarande märke i mindre storlek — varvid skillnaden i storlek svårligen kan
förutsättas uppfattas av trafikanten, som vid visst tillfälle endast observerar
ett sådant märke — ange att samma korsningsregel gäller som vid in-
fart på motorväg, det vill säga skyldighet att lämna företräde utan skyl-
dighet att därvid dessförinnan stanna, är enligt styrelsens mening icke möj-
ligt.

Motororganisationernas samarbetsdelegation framhåller, att det är nöd-
vändigt att pröva bestämmelser för genomfartsleder i städerna och tillstyr-
ker därför att en utredning företages härom.

Folkrörelsernas motorförbund anser, att vänsterregeln, framför allt i stä-
derna, måste uppmjukas och biträder helt motionärernas synpunkter.

Motionärernas förslag angående belysnings- och reflexan-
ordningar på cykel och moped har i huvudsak erhållit ett
positivt bemötande.

Statens trafiksäkerhetsråd lämnar inledningsvis några allmänna upplys-
ningar angående olyckor i mörker:

Av den tillgängliga preliminära statistiken angående under år 1959 in-
träffade trafikolyckor framgår att cirka 31 procent skedde under mörker.
Motsvarande procenttal för de två närmast föregående åren var 30. Ande-
len mörkerolyckor varierar dock starkt från den ena olyckstypen till den

andra. Med hänsyn till att trafikens fördelning på dygnets olika timmar icke är känd kan icke avgöras huruvida olycksrisken är större under mörker än på dagen. Med all sannolikhet är detta dock fallet. — — —

Rådet avser att i detalj studera de olika olyckstyperna för att skapa klarhet om de närmare omständigheterna i samband med mörkerolyckor. Vidare avses en undersökning äga rum för att kartlägga trafikintensiteten under dygnets olika timmar och därmed kunna exakt beräkna olycksriskerna vid olika tider på dygnet.

På uppdrag av rådet är Psykologiska institutionen vid Uppsala universitet sysselsatt med en undersökning vilken åsyftar att bestämma gränserna för det mänskliga synsinnets prestationsförmåga under de betingelser som föreligger vid mörkerkörning. Dessutom har igångsatts en förberedande undersökning angående polariserat ljus.

De synpunkter som motionärerna framfört i förevarande fråga förklarar sig rådet dela och anser därför, att ett genomförande av motionärernas förslag är värt beaktande.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen tillstyrker bifall till motionärernas förslag såvitt avser mopeder. Enligt styrelsens mening bör utrustningen därvid finnas vid typbesiktningen eller den särskilda besiktningen och bestämmelsen sålunda avse samtliga mopeder, även om fordonet kommer att brukas endast på enskild väg. Styrelsen anser sig emellertid inte kunna tillstyrka förslaget, såvitt detsamma har avseende å cyklar. Styrelsen anför:

Att införa motsvarande bestämmelser angående fram- och baklyse att gälla även cykel torde enligt styrelsens uppfattning svårligen kunna ifrågakomma bland annat med hänsyn till kostnaden för anordningen. Ur praktisk synpunkt torde också här hänsyn böra tagas till polismyndigheternas ökade arbete med kontrollen över efterlevnaden av den föreslagna bestämmelsen. Däremot synes det styrelsen icke obefogat att införa en generell föreskrift om obligatorisk reflexanordning på cykel även om nya cyklar vid försäljning numera torde vara försedda med sådana.

Motororganisationernas samarbetsdelegation och Folkrörelsernas motorförbund tillstyrker motionärernas förslag. Båda erinrar emellertid om den stora stöldfrekvensen av cykelbelysningar, och delegationen uppger, att detta förhållande tidigare anförts som skäl mot ett genomförande av förslaget. Enligt delegationen kan mot detta invändas, att om alla cyklar och mopeder är utrustade med belysningsanordning, anledningen till stöld av dessa i viss mån bortfaller.

Beträffande motionärernas förslag angående gående i mörker har remissinstanserna delade meningar.

Statens trafiksäkerhetsråd anser, att en rekommendation av förslaget innehåll skulle bli utan betydelse för trafiksäkerhetspropagandan. Ett betydligt verksammare medel för upplysningsverksamheten bör enligt rådets mening vara siffror, som klart visar de risker, som är förenade med att utan lykta eller reflexanordningar gå längs en väg under mörker.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen anser, att eftersom det redan finns

föreskrift med innebörd av rekommendation i avsnittet beträffande gående i vägtrafikförordningen, nämligen avseende sättet för fotgängare att sinsemellan väja, några principiella betänkligheter inte behöver föreligga mot motionärernas förslag. Då upplysningsarbetet för ökad trafiksäkerhet otvivelaktigt skulle stödjas genom förslaget, tillstyrker styrelsen bifall till det samma.

Motororganisationernas samarbetsdelegation anser syftet med förslaget behjärtansvärt men ställer sig tveksam till att en bestämmelse av föreslagen innebörd införes i vägtrafikförordningen, eftersom efterlevnaden av en sådan inte skulle kunna övervakas. Enligt delegationen bör i stället ökad propaganda tillgripas för att förmå gående att i mörker utrusta sig med lykta eller reflexanordning.

Jämväl beträffande frågan om normer för vägbelysningsutformning redovisas delade meningar.

Statens trafiksäkerhetsråd hänvisar till sitt yttrande till 1958 års A-riksdag och förmenar, att någon nämnvärd förbättring med avseende å vägbelysningen ej kunnat iakttagas sedan dess. På grund av detta förhållande och då rådet anser sig böra vidhålla sina synpunkter i nämnda yttrande, tillstyrker rådet en utredning i syfte att få fram bestämmelser om utformningen av vägbelysning.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen avstyrker bifall till motionerna i denna del. Då några i lag stadgade bestämmelser om det ekonomiska ansvaret för en ur trafiksäkerhetssynpunkt tillfredsställande belysning icke utfärdats, anser styrelsen att icke heller föreskrifter om belysningens standard bör lämnas. Eftersom kommunerna i åtskilliga fall torde följa de rekommendationer, som utgivits av Svenska elverksföreningen i ämnet, anser styrelsen att belysningen, åtminstone i tätorterna, i allmänhet kan anses godtagbar.

Motororganisationernas samarbetsdelegation erinrar om att »Belysningsföreningen» utgivit normer beträffande vägbelysning. Då det inte finns några bestämmelser om att dessa normer måste tillämpas, tillstyrker delegationen en utredning angående de krav, som bör gälla för vägbelysning. Delegationen anser det också vara nödvändigt att ta hänsyn till frågan om belysning av trafikleder vid den revision av väglagarna, som i skrivelse till Kungl. Maj:t föreslagits av de till delegationen anslutna organisationerna.

Förslaget angående skylt om släpfordon har tillstyrkts endast av motororganisationerna.

Statens trafiksäkerhetsråd saknar uppgifter, av vilka kan dragas slutsatser angående frekvensen av olyckor av det av motionärerna påtalade slaget. Det förefaller dock rådet troligt, att de flesta olyckor, där cyklister eller mopedister påkörts av släpfordon, haft sin grund i andra omständigheter än bristande insikt om det omkörande fordonets längd. Rådet ifrågasätter därför, om en lagstiftning av förslaget innehåll skulle ha någon trafiksäkerhetsfrämjande effekt.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen erinrar om att frågan om allmän användning av den av motionärerna föreslagna skylten varit föremål för diskussion inom Ekonomiska kommissionen för Europa men att någon slutlig ställning till frågan ännu icke tagits. Styrelsen har emellertid lämnat Svenska lasttrafikbilägareförbundet provisoriska anvisningar om utseendet och sättet för anbringande av sådan skylt. Enligt styrelsens mening är det en förutsättning för att märkets värde som varning för efterföljande släp bevaras, att skylten ej användes, då släpvagn ej är tillkopplad. Trots styrelsens erinran till förbundet härom, sker så dock dagligen. Under hänvisning härtill anser styrelsen, att bestämmelser i ämnet för närvarande inte bör intagas i vägtrafikförordningen.

Motororganisationernas samarbetsdelegation och *Folkrörelsernas motorförbund* tillstyrker som nämnts förslaget. Delegationen uppger, att den har erfarenhet av liknande anordningar i utlandet, och att den funnit dessa vara väsentliga ur trafiksäkerhetssynpunkt.

Vad till sist gäller frågan om placering av vägmärken vid omkörning redovisas även delade meningar.

Statens trafiksäkerhetsråd är i och för sig positivt inställt till motionärernas förslag. Eftersom det i stor utsträckning måste vara beroende på lokala förhållanden, huruvida uppsättande av märke på båda sidor av vägen kan anses erforderligt, och med tanke på de stora kostnader, som är förenade med uppsättande av ett stort antal ytterligare vägmärken, vill rådet dock ifrågasätta, om det icke kan överlämnas åt väg- och vattenbyggnadsstyrelsen att i de anvisningar om uppsättande av vägmärken, som styrelsen utfärdar, på lämpligt sätt betona vad motionärerna anför.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen avstyrker förslaget. Styrelsen har bekräftande motorväg och fyrfilig väg i maj 1959 föreskrivit, att ett flertal särskilt angivna vägmärken, däribland förbudsmärke avseende omkörning, skall anbringas på såväl vägens vänstra som dess högra sida. Styrelsen anser emellertid icke för närvarande tillräckliga skäl föreligga, som motiverar att motsvarande regel införes för tvåfilig väg, särskilt som vägmärkeskungörelsen medger att dubbla märken kan uppsättas, om så befinnes erforderligt.

Motororganisationernas samarbetsdelegation och *Folkrörelsernas motorförbund* tillstyrker däremot bifall till motionerna i denna del.

Utskottet

Förevarande motioner innehåller ett flertal förslag till ändringar och kompletteringar av gällande trafiklagstiftning.

Motionärerna framhåller, att en undersökning, utförd på uppdrag av statens trafiksäkerhetsråd, utvisat, att olycker av typen »kollisioner i gatu korsning med korsande kurser före kollisionen» och typen »utkörning i väg-

banan» utgör sammanlagt 37,2 procent av samtliga olyckor. Enligt motionärerna torde en stor del av dessa kollisioner bero på ett överdrivet utnyttjande av vänsterregeln eller bristande förståelse för den moderna trafikens krav på anpassning och hänsyn. För att minska risken för olyckor av nämnda slag föreslår motionärerna, att en uppmjukning av vänsterregeln sker på så sätt, att leder med stark trafik och genomfartstrafik förklaras såsom *genomfartsleder* och utmärkes med särskilt vägmärke, förslagsvis en på ena spetsen ställd, mindre triangel, samt att trafiken på sådana leder skall äga företräde.

En motion av samma innebörd har varit föremål för behandling av 1958 års A-riksdag. Därvid uttalades att institutet genomfartsled knappast skulle bli av något större värde vid sidan om det existerande huvudledsbegreppet. Att ge trafiken på huvudled absolut företräde framför anslutande trafik hade den olägenheten att en sådan ordning medförde hinder för den lokala trafiken, särskilt å tider då livlig trafik rådde på huvudleden, vilket fått till följd att man i stor utsträckning icke velat införa huvudledsbestämmelser i städerna. Olägenheterna skulle bli lika stora vid en tillämpning av regler om genomfartsleder. Vidare ansåg riksdagen förslaget ha den nackdelen, att det nödvändiggjorde tillförandet av ytterligare ett vägmärke till den redan tidigare stora floran på området och att allmänheten skulle få svårt att hålla isär de olika bestämmelser, som skulle komma att gälla vid korsande möten. Riksdagen avvisade därför motionsförslaget.

De skäl som sålunda åberopades finner utskottet alltjämt bärande, varför utskottet avstyrker motionerna i denna del.

Enligt gällande bestämmelser skall cykel och moped vid färd under mörker vara försedda med vissa belysnings- och reflexanordningar, nämligen framtill en lykta, som visar gult eller vitt sken av tillräcklig ljusstyrka för att fordonet skall kunna föras på betryggande sätt, samt baktill en lykta, som visar rött sken bakåt, och reflexanordning, som vid belysning återkastar rött sken bakåt. I motionerna framhålles, att dessa bestämmelser i stor utsträckning nonchaleras. En bidragande orsak härtill torde enligt motionärerna vara, att möjligheten till effektiv övervakning är starkt beskuren, eftersom ifrågavarande utrustning inte behöver finnas vid färd under dagsljus. När fordonskontroller, såsom vanligen sker, anordnas under dagen, kan ingripanden inte göras i anledning av bristfällig utrustning. Motionärerna föreslår därför, att skyldigheten att ha cykel och moped utrustade med belysnings- och reflexanordningar vid färd på väg under mörker utsträcker att gälla även vid färd under dagsljus, dock endast vid färd på allmän väg.

Erfarenheten ger vid handen att ett mycket stort antal trafikolyckor inträffar genom påkörning under mörker och att en väsentlig riskfaktor därvidlag är att många trafikanter alltjämt saknar sådana belysnings- och

reflexanordningar att de under mörker lätt kan upptäckas. Till förebyggande av olyckor av detta slag har under senare år trafiklagstiftningens föreskrifter rörande fordonens belysnings- och reflexanordningar i ett flertal avseenden skärpts. Så infördes t. ex. vid 1955 års riksdag obligatorisk skyldighet för cykel och moped att vid färd under mörker baktill föra både lykta med rött sken och reflexer. Det är givet, att sådana bestämmelser icke kan på ett tillfredsställande sätt fylla sitt ändamål, därest möjligheter till effektiv kontroll av deras efterlevnad saknas. Det är uppenbarligen en nackdel ur kontrollsynpunkt att reglerna om cykels och mopeds utrustning med belysnings- och reflexanordningar är begränsade till att gälla vid färd med fordonet under mörker. En utsträckning av reglerna till färd även under dagsljus skulle enligt utskottets mening i och för sig framstå som ur trafiksäkerhetssynpunkt önskvärd.

Mot en sådan reform talar emellertid att den för åtskilliga innehavare av cyklar och mopeder skulle medföra icke helt obetydliga kostnader för anskaffande av utrustningen. Beträffande mopeder torde betänkligheterna i detta avseende dock icke framstå som särskilt stora, dels emedan flertalet mopeder redan är utrustade med belysnings- och reflexanordningar, och dels enär kostnaden för sådan utrustning som regel torde vara tämligen ringa i förhållande till kostnaden för själva mopeden. I fråga om cyklar ställer det sig dock något annorlunda. Åtskilliga cyklar saknar för närvarande utrustning av nämnda slag. Kostnaden för anskaffandet av sådan kan också för många cyklister, som ofta hör till de ekonomiskt mindre bärkraftiga trafikanterna, framstå som väl betungande. Härtill må jämväl anmärkas, att nu gängse konstruktioner av cykelbelysningar icke alltid varit fullt lämpliga.

Vid avgörandet av frågan har man således att väga de fördelar ur trafiksäkerhetssynpunkt och det ökade skydd för samtliga trafikanter, som förslaget innebär, mot de olägenheter ur kostnadssynpunkt, som förslaget kan medföra för den enskilde trafikanten. Enär olägenheterna framstår som ganska ringa, då det gäller mopeder, finner utskottet i likhet med samtliga remissinstanser, skäl att tillstyrka motionerna i denna del. Beträffande cyklar ställer sig utskottet dock mera tveksamt. Med hänsyn till det stora antalet mörkerolyckor, vari cyklar är inblandade, synes det dock utskottet som skälen för förslaget väger över. Utskottet tillstyrker därför motionerna jämväl i denna del. Det torde vara lämpligt, att ifrågavarande utrustning beträffande mopeder finnes vid typbesiktningen, då sådan förekommer, och eljest vid den särskilda besiktningen. Någon inskränkning av bestämmelsen till att gälla endast vid färd med moped på allmän väg bör således icke stadgas. Icke heller beträffande cyklar bör sådan inskränkning göras, dels för undvikande av olika regler och dels enär det icke bör läggas på allmänheten att pröva huruvida färdvägen har karaktär av allmän eller enskild väg.

Motionärerna konstaterar vidare, att mörkerolyckorna varje år kräver ett stort antal offer bland de gående. De erinrar om att man för att minska dessa olycksrisker bedriver propaganda i syfte att förmå fotgängarna att på mörk väg vara försedda med lykta eller reflexer. Enligt motionärerna skulle en rekommenderande bestämmelse i vägtrafikförordningen av sådan innebörd avsevärt stödja och effektivisera den fortsatta propagandan. I anledning därav föreslår de, att det i vägtrafikförordningen intages en föreskrift av innehåll att på väg utan belysning och utan gångbana gående efter mörkrets inbrott bör vara utrustad med lykta eller på kläderna på lämpligt sätt fastsätta reflexanordningar.

Frågor av liknande innebörd har tidigare varit föremål för statsmakternas överväganden. Det har därvid uttalats, att bestämmelser av föreslaget innehåll icke hade sin plats i vägtrafikförordningen, enär de ej var förenade med någon straffsanktion. Problemet borde i stället lösas genom propaganda och upplysning.

De åtgärder från de gåendes sida som motionärerna avser skulle utan tvivel i väsentlig mån vara till gagn för trafiksäkerheten. Det är därför en angelägen uppgift att upplysa fotgängarna om de risker, som är förenade med att utan lykta eller reflexanordning gå längs en väg under mörker samt om de medel som står dem till buds för att skydda sig för dylika risker. Utskottet vill i detta sammanhang med tillfredsställelse konstatera, att intensiv upplysning och propaganda förts i dessa avseenden, i synnerhet från Nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande. Enligt utskottets mening skulle emellertid de organisationer, som bedriver sådan verksamhet, otvivelaktigt stödjas i sitt arbete om en bestämmelse av det slag motionärerna förordat intages i författningen. Att som skäl häremot anföra att en icke straffsanktionerad bestämmelse ej bör införas i vägtrafikförordningen är icke bärande, enär förordningen redan nu innehåller bestämmelser av enbart rådgivande karaktär, t. ex. föreskriften att gående sinsemellan bör väja åt vänster. Utskottet tillstyrker därför bifall till motionerna i denna del.

Motionärerna tar därefter upp till behandling fråga om normer för vägbelysningsutformning. De framhåller att en ändamålsenlig vägbelysning höjer trafiksäkerheten, medan å andra sidan en på olämpligt sätt utförd belysning kan skapa ökade risker för trafikolyckor. De anser vidare, att trafikbelysningens standard i landet är oenhetlig och ojäm och i allmänhet icke motsvarar de krav, som ur trafiksäkerhetssynpunkt borde kunna ställas. De efterlyser därför lagfästa bestämmelser angående vägbelysningens utformning.

För närvarande föreligger icke några i lag stadgade bestämmelser angående skyldighet att uppsätta gatu- och vägbelysning. Däremot torde föreligga en på sedvanerätt grundad plikt för åtminstone städer och köpingar

att i tätbebyggda delar hålla vägbelysning. Om kravet kan sträckas till att avse en ur trafiksäkerhetssynpunkt tillfredsställande belysning av hög kvalitet är dock osäkert. Huruvida skyldigheten sträcker sig till ett allmänt kommunalt åliggande även för landskommunerna att hålla ytterbelysning, där ordnings- och trafiksäkerhetssynpunkter så påkallar, synes än mera tveksamt. Några i lag givna bestämmelser om vägbelysningens utformning finns icke heller. Däremot har Svenska elverksföreningen och Svenska föreningen för ljuskultur utarbetat vissa rekommendationer för hur väg- och gatubelysning bör vara beskaffade för att fylla berättigade krav ur trafiksäkerhetssynpunkt. Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen har i sitt remissyttrande uppgivit, att kommunerna i åtskilliga fall följt dessa rekommendationer, varför belysningen, åtminstone i tätorterna, i allmänhet kan anses godtagbar.

Så länge skyldigheten att uppsätta gatu- och vägbelysning icke blivit reglerad i lag, kan man enligt utskottets mening icke lagstiftningens vägen ge föreskrifter om belysningens standard. I sistnämnda hänseende får man i stället lita till de rekommendationer, som avgivits i ämnet av enskilda organisationer och vilka enligt vad som framgår av väg- och vattenbyggnadsstyrelsens yttrande torde väl fylla sitt ändamål. Utskottet avstyrker därför motionerna i denna del.

Emellertid vill utskottet erinra om att chefen för kommunikationsdepartementet nyligen tillkallat särskilda sakkunniga med uppgift att verkställa en översyn av väglagstiftningen. I utredningsuppdraget ingår bland annat att undersöka frågan om skyldighet för väghållare att ordna vägbelysning. Utredningen torde även kunna ge underlag för ett förnyat ställningstagande till frågan om belysningens standard.

Enligt motionärerna uppstår icke sällan fara för cyklister och mopedister, då de omköras av dragfordon med tillkopplad släpvagn. Genom att kopplingsanordningarna ofta är långa, kan nämligen den omkörde redan när dragbilen passerat få den uppfattningen, att omkörningen är avslutad och att utkörning från vägkanten utan risk kan ske. Till förebyggande av olyckshändelser på grund av sådant missförstånd föreslår motionärerna, att dragfordon med tillkopplad släpvagn skall vara utrustat med en på främre, vänstra stänkskärmen på en pejlstång av böjligt material placerad s k y l t m e d t e x t e n » S l ä p ».

Utskottet har icke kunnat erhålla några uppgifter, av vilka slutsatser kan dragas angående frekvensen av olyckor av det slag motionärerna åsyftar. Det förefaller dock utskottet troligt, att de flesta olyckor, där cyklister eller mopedister påkörts av släpfordon, haft sin grund i andra omständigheter än bristande insikt om det omkörande fordonets längd. Enär en lagstiftning av föreslaget innehåll icke heller ur andra synpunkter torde

ha någon mera trafiksäkerhetsfrämjande effekt, finner utskottet inte skäl biträda förslaget.

Enligt vägmärkeskungörelsen skall förbudsmärken uppsättas vid vägens vänstra vägkant i körriktningen räknat. Förbudsmärken som anger hastighetsbegränsning skall emellertid uppsättas på allmän väg jämväl vid högra vägkanten. Om så finnes erforderligt, skall detta ske även i fråga om annat förbudsmärke. Motionärerna anser, att det är angeläget ur trafiksäkerhetssynpunkt, att förbud mot omkörning utmärkes på bästa möjliga sätt. De föreslår därför, att regeln om uppsättande av förbudsmärke vid såväl den vänstra som den högra vägkanten göres obligatorisk beträffande märke om sådant förbud.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen har i föreskrifter, utfärdade den 21 maj 1959, stadgat, att ett flertal särskilt angivna vägmärken, däribland förbudsmärke avseende omkörning, skall såvitt angår motorväg och fyrfilig väg anbringas såväl vid vägens vänstra som dess högra sida eller, i förekommande fall, på mittremsa eller mittrefuge. I yttrande över motionerna har styrelsen icke funnit tillräckliga skäl föreligga för motsvarande föreskrifter beträffande tvåfilig väg. Utskottet är av samma uppfattning. Det måste nämligen i stor utsträckning bli beroende på lokala förhållanden, huruvida uppsättande av märke på båda sidor av vägen kan anses erforderligt. För sådana fall finns redan föreskrift i vägmärkeskungörelsen. Härtill kommer att uppsättande av dubbla märken skulle förorsaka stora kostnader samt att dessa knappast torde komma att motsvara nyttan av åtgärden. Utskottet avstyrker därför förevarande motionsyrkande.

Under hänvisning till vad utskottet sålunda anfört, får utskottet hemställa,

A. att riksdagen i anledning av förevarande motioner, I: 459 och II: 572, måtte i skrivelse till Kungl. Maj:t som sin mening giva till känna vad utskottet anfört

1) beträffande cykels och mopeds utrustning med belysnings- och reflexanordningar, samt

2) om gående i mörker; och

B. att motionerna i övriga delar icke måtte föranleda någon riksdagens åtgärd.

Stockholm den 15 november 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, herr Eric Carlsson¹, fröken Nordström och herr Ringaby;

från andra kammaren: herrar Jacobsson i Tobo, Nilsson i Göteborg, Odhe¹, Lothigius, fröken Höjer, herrar Wahrendorff¹, Fredriksson och fru Eriksson i Ängelholm.

¹ Ej närvarande vid utlåtandets justering.

Reservationer

I

beträffande utskottets hemställan under A. 1)

1) av herrar *Axel Svensson, Eric Carlsson, Ringaby, Odhe, Lothigius, Wahrendorff* och *Fredriksson*, vilka ansett,

a) att det avsnitt av utskottets yttrande, som å s. 17 börjar med orden »Vid avgörandet» och slutar med orden »enskild väg», bort ersättas med text av följande lydelse:

»Vid avgörandet av frågan har man således att väga de fördelar ur trafik-säkerhetssynpunkt och det ökade skydd för samtliga trafikanter, som förslaget innebär, mot de olägenheter ur kostnadssynpunkt, som förslaget kan medföra för den enskilde trafikanten. Enär olägenheterna framstår som ganska ringa, då det gäller mopeder, finner utskottet i likhet med samtliga remissinstanser, skäl att tillstyrka motionerna i denna del. Det torde vara lämpligt, att ifrågavarande utrustning finnes vid typbesiktningen, då sådan förekommer, och eljest vid den särskilda besiktningen. Någon inskränkning av bestämmelsen till att gälla endast vid färd med moped på allmän väg bör således icke stadgas.

Beträffande cyklar anser utskottet att förhållandena är annorlunda. Med hänsyn till att det för närvarande torde finnas omkring 300 000 cyklar som saknar belysningsanordning och då dessa torde vara avsedda att endast användas för färd under dagen och särskilt då under den ljusa årstiden, finner utskottet det inte vara tillräckligt motiverat att av hänsyn till trafiksäkerheten ålägga cyklisterna den merkostnad som en särskild belysningsanordning medför. Utskottet avstyrker därför motionerna i denna del.»

- b) att utskottet under A. 1) bort hemställa,
att riksdagen i anledning av förevarande motioner, I: 459 och II: 572, måtte i skrivelse till Kungl. Maj:t som sin mening giva till känna vad utskottet anfört beträffande mopeds utrustning med belysnings- och reflexanordningar.
- 2) av herr Nilsson i Göteborg.

II

beträffande utskottets hemställan under A. 2)

av herrar Ringaby och Lothigijs, vilka ansett,

a) att det avsnitt av utskottets yttrande, som å s. 18 börjar med orden »De åtgärder» och slutar med orden »denna del», bort ersättas med text av följande lydelse:

»De åtgärder från de gåendes sida som motionärerna avser skulle utan tvivel i väsentlig mån vara till gagn för trafiksäkerheten. Det är därför en angelägen uppgift att upplysa fotgängarna om de risker, som är förenade med att utan lykta eller reflexanordning gå längs en väg under mörker samt om de medel som står dem till buds för att skydda sig för dylika risker. Utskottet vill i detta sammanhang med tillfredsställelse konstatera, att intensiv upplysning och propaganda förts i dessa avseenden, i synnerhet från Nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande. Enligt utskottets mening är det emellertid tveksamt, om en bestämmelse av det slag motionärerna förordat bör intagas i författningen, innan man gjort helt klart för sig vilka konsekvenser den kan få ur straffrättslig och skadeståndsrättslig synpunkt. Härtill kommer att det måste bli synnerligen svårt att i praxis dels ge en rimlig tolkning av ifrågavarande bestämmelse och dels kontrollera efterlevnaden av densamma. Enligt utskottets uppfattning bör man i stället såsom tidigare söka nå motionernas syfte genom intensiv upplysning och propaganda. Utskottet lämnar därför motionerna i denna del utan bifall.»

- b) att utskottet under A. 2) bort hemställa,
att förevarande motioner, I: 459 och II: 572, såvitt angår frågan om gående i mörker icke måtte föranleda någon riksdagens åtgärd.