

Nr 368

Av herrar **Lundström** och **Edström**, om ändring av vissa stadganden i vägtrafikförordningen, m. m.

(Lika lydande med motion nr 427 i Andra kammaren)

Av stor betydelse för trafiksäkerheten är att trafiklagstiftningen ständigt är väl anpassad till utvecklingen och i möjligaste mån förbättras. Studier av trafikanternas uppträdande och av den aktuella olycksstatistiken ger motiv till att vissa av vägtrafikförordningens regler upptas till förnyad prövning. Ett genomförande av nedan lämnade förslag torde kunna bidra till ökad säkerhet, framkomlighet och trivsel i trafiken.

Dubbling av vägmärken vid omkörningsförbud

Omkörning är en manöver i trafiken, som rymmer mycket stora riskmoment. Den våldsamt, som utmärker omkörningsolyckorna, medför som regel, att såväl person- som materialskadorna får en mycket allvarlig karaktär. Var och en som studerar referaten av inträffade trafikolyckor måste bibringas uppfattningen att varje åtgärd som kan vidtagas för att eliminera omkörningsriskerna är ett mycket värdefullt bidrag i arbetet att förbättra trafiksäkerheten.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen har under senare tid målat de belagda vägarna med gula linjer i mitten av vägbanan. Den streckade linjen utmärker körbanans mitt, och den heldragna linjen, som är målad vid sidan av den streckade, anger att sikten är skymd eller annan omständighet föreligger, som gör omkörning olämplig. Markeringarna är endast avsedda att ge trafikanterna varning om framförvarande faromoment, och överskridandet av de gula linjerna har icke kriminaliserats. Det är odiskutabelt att markeringarna på körbanan är en god och uppskattad hjälp för trafikanterna och ett värdefullt led i strävandena att uppnå större trygghet på vägarna. Allvarliga nackdelar i systemet är dock att det icke kan användas på vägbana utan permanent beläggning och att det icke fungerar under den långvariga period av året, då vägen är täckt av snö.

I 10 § p. 6 vägmärkeskungörelsen finnes upptaget ett vägmärke, som anger förbud mot omkörning mellan motordrivna fordon. Detta märke uppsattes, då man vid en smal passage, en bro, en vägkorsning eller liknande farlig plats vill förhindra omkörning. Även förekommer märket vid plats,

där vägarbete pågår och vägutrymmet därigenom är begränsat eller där en lång svacka i vägen kan dölja från motsatt håll kommande fordon. Märket användes således vid platser, där omkörningar är synnerligen riskabla. Om det icke observeras av fordonsförare är risken för en allvarlig olycka mycket stor.

Enligt nu gällande bestämmelser skall förbudsmärke angående begränsad hastighet uppsättas såväl vid den vänstra som vid den högra vägkanten. Andra vägmärken innebärande förbud (t. ex. ovannämnda med förbud mot omkörning) uppsattes vid högra vägkanten endast om så finnes erforderligt. I praktiken är det högst ovanligt att omkörningsförbudet är dubbelmarkerat, trots att upplysningen om att omkörning är olämplig och förbjuden hör till de för trafikantens säkerhet mest angelägna.

Flera omständigheter kan bidra till att ett vägmärke, som endast är uppsatt vid vägens vänstra sida, icke observeras av bilisterna. Sikten vid märkets plats kan t. ex. vara skyddad av ett omkört lastfordon. Enligt en utredning som utförts vid psykologiska laboratoriet vid Uppsala universitet om »Bilförare och trafiksignaler» observerade endast 47 % av kontrollerade förare vid vänstra vägkanten uppsatta vägmärken. Enligt slutsatserna i samma utredning är det troligt att dubbla märken är betydligt effektivare än enkla. Antagligen kan en kombination av märken få en inregistrerings-sannolikhet som närmar sig 100 %.

En eliminering av risken att ett omkörningsförbud icke observeras torde kunna minska antalet omkörningsolyckor och därmed reducera de allvarliga skador som sådana förorsakar. Kostnaderna för obligatorisk uppsättning vid vägens högra sida av tavlor markerande omkörningsförbud torde i relation till den ökade säkerheten vara obetydliga.

Ändring av bestämmelsen om förbud att stanna och parkera tio meter före vägkorsning och övergångsställe

Parkeringsproblemen är redan nu mycket stora i de flesta samhällen och förvärras i takt med det ökade bilbeståndet. Uppställningsplatser för motorfordon är lika väsentliga utrymmen i dagens samhälle som gator och byggnadstomter. Det torde numera föreligga enighet om att parkeringsproblemen måste lösas på ett ändamålsenligt sätt, om icke arbetsbetingelserna i våra tätorter skall bli nära nog olidliga.

Enligt nu gällande bestämmelser (VTF 49 §) får stannande eller uppställning utan att trafikförhållandena det föranleder icke äga rum:

vid *vägkorsning* (gatukorsning) inom ett avstånd av tio meter från korsande körbanas närmaste ytterkant,

på tydligt markerat *övergångsställe* för gående eller inom ett område av tio meter före övergångsstället.

Den gällande tiometersregeln tar bort ett mycket stort antal parkerings-

möjligheter i städerna, som skulle kunna vinnas, om det föreskrivna avståndet till korsningar och övergångsställen reducerades till sex meter.

Innan nu gällande VTF trädde i kraft saknades generella bestämmelser om avstånd till vägkorsning och övergångsställe vid stannande och parkering. Vanligt var att föreskrifter intogs i lokala trafikbestämmelser och att avståndet sex meter stipulerades. Den främsta motiveringen för skärpningen var, att bussar och större lastfordon kunde få svårigheter att svänga, när fordon uppställdes alltför nära gatukorsningar.

Det omnämnda hindret för trafik med större fordon inträffar endast i korsningar mellan mycket smala gator, där som regel redan P-förbud råder. Om ändring till sexmetersavstånd genomföres, kan förlängning av förbudet att stanna och parkera på eljest icke P-förbjuden gata, där så undantagsvis är nödvändigt, markeras t. ex. genom målning av kantstenen. Olämplig uppställning hindras också generellt av bestämmelsen i VTF 49 § att fordon icke får stannas eller uppställas på sådan plats eller på sådant sätt, att fara uppstår för person eller egendom eller trafiken onödigtvis hindras eller störes.

Den ändring från tio till sex meters avstånd, som här föreslås, skulle i varje gatukorsning med parkeringstillåtna gator ge ett tillskott av parkeringsutrymme om 32 meter, d. v. s. teoretiskt åtta platser. I en stad som t. ex. Stockholm skulle åtskilliga tusental nya P-platser vinnas till avsevärd lättnad för näringslivets funktion.

Ändring av omkörningsbestämmelserna

Enligt nu gällande bestämmelser (VTF 47 § 4 mom.) må förare av fordon, vilket föres i körfil, före eller i vägkorsning passera fordon i annan körfil. Likaså äger fordonsförare att, med iakttagande av nödig försiktighet, till vänster omköra fordon som svänger till höger eller tydligt förbereder sådan sväng.

Den omkörning till vänster, som i stadstrafik på gator med plats för flera jämsides körande fordon tillämpas regelbundet av de flesta bilister, är lagstridig såvida inte

- a) omkörningen sker före eller i vägkorsning eller
- b) fordonet föres i utbildad vänsterkörfil, d. v. s. tät kolonn av fordon, och passerar fordon, som också föres i tät kolonn.

Uppmärksammas bör, att VTF:s uttryck »körfil» icke avser sådana körbanor i samma riktning, som skiljes med streckade markeringar.

I stadstrafik (t. ex. på Södergatan i Stockholm och flera huvudgator inom ytterstadsområdena) är det vanligt, att fordon föres till höger redan vid infarten på gatan eller mycket tidigt, t. ex. 500 m före högersväng, föres över till högra delen av den vänstra körbanan och kvarligger där. Om lagtexten strikt skall följas, är det då förbjudet för ett annat fordon att köra

om till vänster. Enligt prejudicerande dom (Nytt juridiskt arkiv, sid. 771) skall begreppet »före eller i vägkorsning» tolkas mycket snävt. Omkörning till vänster har kriminaliserats, när förutsättningarna som ovan nämnts under a) och b) icke förelegat. Om det i VTF föreskrivna körsättet skall tillämpas konsekvent, skall ett i högra delen av körbanan framfört fordon gå över till vänster, för att ett bakom till vänster liggande fordon skall kunna köra om regelmässigt, d. v. s. till höger. Efter omkörningen skall båda fordonen åter växla plats i körbanan. Ett sådant körsätt skulle dock väsentligt öka trafikriskerna och tillämpas sällan i praktiken. I stället passerar fordonen varandra i de från början intagna lägena, trots att detta enligt VTF är förbjudet.

Eftersom det körsätt som enligt ovan utbildats utan tvekan är det mest trafiksäkra och dessutom ökar framkomstmöjligheterna i tät trafik högst väsentligt, bör det legaliseras, när omkörningen till vänster sker inom tätbebyggt område och på gator med dubbla, markerade körbanor i trafikriktningen. VTF:s föreskrift i 47 § 4 mom. att den omkörande skall iaktta nödig försiktighet bör gälla även vid den föreslagna, utökade rätten att köra om till vänster.

Vid definition av uttrycket »tättbebyggt område» bör gälla samma tolkning som tillämpas beträffande VTF 50 § 2 mom. (om avgivande av ljudsignal), d. v. s. område där hastighetsbegränsning införts på grund av tätbebyggelse.

Införande av genomfartsleder genom städerna

Den som färdas på en väg som inte är huvudled har enligt VTF 48 § 2 mom. obetingad skyldighet att lämna företräde åt fordon, som kommer från vänster. I många situationer framstår denna regel som ganska verklighetsfrämmande. För att trafiken skall flyta utan onödiga störningar har trafikanterna själva valt en praxis, som innebär att vänsterregeln uppmjukas och större respekt visas för leder med starkare trafik. Denna praxis har endast undantagsvis stöd i VTF. Utöver huvudledsregeln finnes endast den inskränkning av vänsterregeln, som infördes genom KF den 16 maj 1958 och som föreskriver att förare som från parkeringsplats, fastighet, tomt, äga eller annat dylikt område vill passera eller svänga in på väg skall lämna företräde åt fordon på vägen. Vid utfart från en liten stadsgata ut på en led med stark trafik gäller däremot vänsterregeln i princip. VTF föreskriver visserligen, att den som kommer från väg med »ringa trafik» skall iaktta särskild försiktighet, men vänsterregeln är icke i nämnda fall annullerad, och den som kör på den större trafikleden ådömes som regel del i ansvaret vid kollision med från vänster kommande fordon. Den som brister i hänsyn mot en naturlig trafikordning och försvårar framkomligheten blir av VTF otillbörligt gynnad och tillåtes stödja sig på en »rätt», som icke har för-

ankring i praxis bland de trafikanter, som söker tillämpa hänsyn och anpassning till en förnuftigare ordning.

För det moderna samhället och det industrialiserade näringslivet är framkomstmöjligheten för motortrafiken en fråga av vital betydelse. Genomfartsleder med hög kapacitet måste skapas, så länge kringfarter runt samhällena icke kunnat ordnas. En uppmjukning av vänsterregeln till förmån för leder med stark trafik och genomfartstrafik är en för samhällsekonomien synnerligen angelägen och nödvändig åtgärd. 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.

När stopptavla — som nu ofta i städer är fallet — användes utan att den korsande gatan förklarats som huvudled, uppstår en för trafikanter och domstolar förvirrande situation, eftersom tavlan i princip icke upphäver vänsterregeln. Kollisioner i sådana korsningar har vållat mycket komplicerade rättegångar. En såväl för trafiksäkerheten som för framkomstmöjligheterna förnuftigare regel synes vara att trafiken på markerade genomfartsleder genom städerna har företrädesrätt, men att inkommande eller korsande trafik icke ålägges stoppskyldighet utom när så av särskilda omständigheter kan vara påkallat. En sådan regel skulle också helt ansluta sig till av flertalet trafikanter redan införd praxis.

I utlandet, t. ex. Tyskland, har genomfartsleder, där ovannämnda regler gäller, införts och givit mycket goda erfarenheter.

Mot tidigare framförda förslag om genomfartsleder genom städerna har anförts, att hinder för den lokala trafiken skulle uppstå, särskilt å tider då livlig trafik råder på genomfartsleden. Mot detta argument talar de goda erfarenheterna dels från existerande huvudleder, dels från storstädernas trafikleder, där trafikanterna själva som praxis redan tillämpar en icke lagfäst företrädesrätt. Möjligheterna till infart är icke nämnvärt beskurna.

Det märke som på tillfartsvägarna skall ge upplysning om genomfartsleden kan lämpligen utformas som ett vägnummersmärke, men diagonalställt. Därigenom får trafikanterna också en nyttig vägvisning genom upplysningen om genomfartsledens vägnummer. Uppsättningen kan lämpligen ske i samband med den omskyllning, som skall företagas, när den beslutade nya numreringen av landets vägar genomföres den 1 april 1962. Kostnaderna för markeringen av genomfartsleder kan därvid hållas relativt låga.

Upphävande av vänsterregeln vid utfart från enskild väg till allmän väg

Enligt redogörelsen ovan gäller vänsterregeln i princip även när en enskild väg mynnar ut på eller korsar en allmän väg. Den som färdas på

exempelvis en länsväg, som kanske uppbär en relativt stark genomgående trafik, är skyldig att lämna företräde åt fordon som från vänster föres ut från t. ex. en mindre byväg. Knappast någon bilförare anser sig ha skäl att tillämpa en sådan hastighetsanpassning på en större väg, att företräde kan lämnas åt från mindre utfarter kommande fordon, men kan av domstol dömas till del i skuld, om en olycka inträffar.

För att förhindra sådana orimliga konsekvenser av vänsterregeln och för att få lämplig samordning mellan VTF och av trafikanterna redan tillämpad praxis föreslås att »enskild väg» upptages i 48 § 1 mom. bland de undantag från tillämpning av vänsterregeln som där uppräknas.

Att en väg är enskild framgår som regel av vägbredd och utformning av korsningen. I tveksamma fall annonseras den enskilda vägen genom att vägvisaren har röd bård. Särskilt vägmärke för att markera gällande företrädesregel erfordras därför icke.

Skyllt om släpfordon

En allvarlig fara uppstår för cyklister och mopedister när de omkörs av lastbilar med släpvagnar, personbilar med husvagnar o. s. v. 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. Till förebyggande av sådana olyckshändelser föreslås att dragfordon skall vara utrustade med skylt av mjukt material med texten »Släp», placerad på vänstra främre stänkskärmen på en pejlstång av böjligt material.

Utsättande av varningstriangel när körbanan blivit blockerad

Vid upprepade tillfällen har svåra olyckor uppkommit genom påkörning, särskilt efter mörkrets inbrott, av fordon som varit uppställt på väg. I »Trafiksäkerhet I, Betänkande avgivet av 1953 års trafiksäkerhetsutredning» publiceras en undersökning, som behandlat 1 100 påkörningar, utgörande 31,3 % av alla olyckor, som under 1952 inträffat på landsbygden under mörker. De stillastående bilarnas antal är inemot tre gånger så stort som antalet bilar i rörelse. Det kan emellertid enligt utredningen antagas, att endast en mindre del av alla bilar som befinner sig på vägarna är stillastående. Förhållandet mellan å ena sidan olyckor med stillastående bilar och å andra sidan olyckor med bilar i rörelse skulle, om denna uppfattning är riktig, ytterligare förstoras. Därigenom skulle än starkare understrykas faran för andra trafikanter av bilar, som under mörker är stillastående på vägen.

Ett stillastående fordon skymmer sikten för trafikanterna och tvingar bakifrån kommande fordon att för passering svänga ut till höger i körbanan med risk för sammanstötning med mötande fordon. Är fordonet uppställt där synbarheten försvåras på grund av oklar eller skymd sikt eller på grund

av mörker, uppkommer dessutom risken att fordonet bakifrån påköres av andra fordon, som ej i tid observerat hindret. Är vägen smal förefinnes även risk för påkörning framifrån.

Enligt VTF 51 § stadgas att fordon som under mörker är uppställt på väg annorstädes än på parkeringsplats skall, såvida tillfredsställande vägbelysning icke är anordnad, vara försett med belysnings- och reflexanordning i enlighet med vad som är föreskrivet då fordonet föres under mörker på väg. Bestämmelsen har tillkommit för att förhindra påkörning på väg, men den måste av många orsaker betecknas som otillräcklig. Bl. a. kan anföras

- a) att ljuset från baklyktor och reflektorer icke varslar om att ett fordon står stilla,
- b) att det icke med hjälp av nämnda ljus är möjligt att snabbt och säkert uppskatta avståndet till det stillastående fordonet,
- c) att baklyktorerna och reflektorerna icke är synliga, om fordonet av någon anledning blivit stående i skarp kurva, bakom backkrön eller på annan plats, där sikten är skymd,
- d) att baklyktorerna kan ha satts ur funktion genom t. ex. haveri eller annan trafikolycka,
- e) att ljuset från baklyktor och reflektorer tillfälligt kan skymmas av fordonets förare, passagerare eller andra vägtrafikanter.

Ytterligare ett riskabelt trafikhinder bör omnämnas, nämligen fordonslast som fallit ned på körbanan och som ej markeras med vare sig ljus eller reflexanordning.

Förvarningsmarkering av stillastående fordon och därmed jämförliga trafikhinder anses vara det ur alla synpunkter säkraste sättet att förebygga av dessa hinder betingade påkörningsolyckor.

Vid sammanträden i Genève med Förenta Nationernas ekonomiska kommission för Europa (ECE), arbetsutskottet för förhindrande av vägtrafikolyckor, har frågan om utmärkande av stillastående fordon diskuterats. På grundval av de synpunkter, som vid dessa diskussioner framkommit, har arbetsutskottet i rapport (dok. TRANS/WP 23/14) för nämnda ändamål rekommenderat användning av en triangelformad tavla av lämplig storlek, försedd med röd bård av reflekterande material, vilken skulle placeras på körbanan på tillräckligt avstånd bakom fordonet.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen har ägnat stort intresse åt dessa av ECE:s arbetsutskott gjorda rekommendationer och meddelar i skrivelse ställd till NTF, att styrelsen anser det angeläget att åtgärder vidtages till förhindrande av påkörning under mörker av på väg uppställt fordon. På grundval av utförda prov förordar styrelsen en av stavar sammansatt triangel med ca 45 cm sida, belagd med reflexmaterial av typ som godkänts av VoV.

Även statens trafiksäkerhetsråd har ägnat uppmärksamhet åt denna fråga och konstaterat, att reflekterande förvarningstriangel av den typ, som förordats av VoV, utsatt på körbanan som utmärkning av stillastående fordon, på ett effektivt sätt kan förebygga hithörande påkörningsolyckor.

Ett flertal länder i Europa har i princip anslutit sig till ovannämnda rekommendationer av ECE:s arbetsutskott, och Holland, Västtyskland, Frankrike, Belgien och Italien har i lagstiftning fastställt skyldighet att under vissa förutsättningar, olika för olika länder, utmärka på väg stillastående fordon med förvarnande tecken.

Trafikförhållandena i vårt land motiverar skärpta lagbestämmelser för att förebygga påkörningsolyckor, då motorfordon står uppställda på körbanan i mörker. Här kan såsom ogynnsamma faktorer framhållas den långa tid av året som mörkertrafik äger rum i de norra delarna av vårt land. Otaliga exempel kan framdras från krönikan över vägtrafikolyckor, där påkörning skett bakifrån i mörker av bilister, som inte kunnat observera ett stillastående fordon.

Priset för en fullgod varningstriangel är lågt, ca 8—10 kr., varför ett obligatoriskt anskaffande icke kan anses vara en nämnvärd börda för bilisten, i varje fall icke sett i relation till värdet för trafiksäkerheten.

Då frågan om sättet för utsättandet jämte andra hithörande problem kan vara komplicerad att lösa, föreslås att en undersökning genomföres om bästa sättet att förvarna för fordon, som i mörker är uppställt på väg utanför tätbebyggt område.

Cykel skall obligatoriskt vara försedd med belysnings- och reflexanordningar

Körning under mörker innebär mycket allvarliga riskmoment. Mörkret gör det svårt att i tid upptäcka andra trafikanter. Mörkret minskar också förmågan att rätt bedöma avstånd och hastigheter. Vägbanan kan som regel icke överblickas under längre sträcka än den som ligger inom strålkastarljuset från det egna fordonet. Vid halvljus är det endast ett mycket kort stycke av körbanan, som är klart belyst av billjuset. Har föraren därjämte emot sig ett mötande fordons strålkastare, minskas ytterligare förmågan att överblicka körbanan. Vid bländning kan under ett visst tidsmoment sikten helt förloras över vägbanan.

Enligt i »Trafiksäkerhet I, Betänkande avgivet av 1953 års trafiksäkerhetsutredning» kan avståndet på vilket en framförvarande cykel kan iaktas under vissa förutsättningar mer än sexdubblas, om cykeln har en tillfredsställande baklykta. Enligt samma utredning är risken för påkörning bakifrån under mörker ca fem gånger så stor för cykel som för bil.

Genom KF den 3 juni 1955 togs ett viktigt steg mot ökad trafiksäkerhet under mörker, då det bl. a. föreskrevs att cyklister vid färd under mörker

skall ha fordonet försett med baklyse och reflexer. Tyvärr måste det konstateras att denna för trafiksäkerheten nyttiga bestämmelse i stor utsträckning nonchaleras. Vid en stickprovsundersökning i ett cykelstall på en skolgård i en av Stockholms västra förorter konstaterades nyligen att endast 12 av 17 cyklar var försedda med fram- och bakljus. De återstående fem hade ingen som helst belysningsutrustning. Ägarna till de tolv cyklarna med lyse hade dock tydligen inte på länge sett över sina fordons skick. På åtskilliga cyklar var belysningen trasig. Kontrollen gjordes vid en tidpunkt då skolbarnen hade att färdas till hemmet efter mörkrets inbrott. Med all sannolikhet färdades således ett stort antal barn trots mörkret utan cykelbelysning.

En starkt bidragande orsak till cyklisternas nonchalans mot trafikbestämmelserna torde vara att möjligheten till effektiv övervakning är starkt beskuren, så länge cyklar 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 skyldighet att rätta till bristfälligheten. Nackdelarna ur kontrollsynpunkt är uppenbara.

Ur rapporten den 1 mars 1959 från Forskningsrådets kommitté för trafiksäkerhetsforskning citeras: »Vid en kontroll i Uppsala . . . befanns att av 418 vuxna cyklister saknade 128 lyse bak, och 36 saknade lyse både fram och bak. Av 100 cyklande barn saknade 43 lyse bak, och 19 saknade lyse både fram och bak.» Grovt räknat saknas således baklykta på var tredje cykel.

Bilförarens situation i mörkertrafik är synnerligen svår. Enligt av professor Gunnar Johansson i Uppsala utförda undersökningar är siktsträckan vid halvljus reducerad till ca 25 meter. Trafiksäker körning i mörker med motorfordon kan under ogynnsamma omständigheter komma mycket nära gränsen för människans prestationsförmåga. Det är därför angeläget att alla åtgärder som kan minska olycksrisken för förarna vidtas. En cykel utan belysning löper mycket stor risk för påkörning bakifrån av en bländad bilist, även om denne eljest är mycket försiktig och hänsynsfull. Olyckskrönikan är mycket diger, och ständigt nya fall torde få införas där, så länge cyklisterna i så stor utsträckning som nu får framföra otillräckligt utrustade fordon.

Kostnaderna för anskaffande av en fullgod generator driven belysningsutrustning för cykel är ca 25—30 kr. En batteridrivna utrustning kan anskaffas för mindre än 10 kr. Kostnaderna kan därför knappast för någon vara betungande, och den motiveras mer än väl av betydelsen för den allmänna trafiksäkerheten.

Enligt vår uppfattning bör bestämmelserna i VTF 7 § 1 mom. b) ändras

därhän, att skyldighet att föra lyktor för fram- och baklyse samt reflexanordningar även gäller vid färd under dagsljus.

Med hänvisning till ovanstående hemställas,

att riksdagen måtte besluta

att bestämmelse införes i VMK 12 § att märke som tillkännager förbud mot omkörning mellan motordrivna fordon skall å allmän väg uppsättas jämväl vid högra vägkanten,

att 49 § i VTF ändras så att förbudet mot stannande och parkering gäller vid vägkorsning inom ett avstånd av sex meter från korsande vägbanas närmaste ytterkant,

att 49 § i VTF ändras så att förbudet mot stannande och parkering gäller på tydligt markerat övergångsställe för gående eller inom ett område av sex meter före övergångsstället,

att 47 § 4 mom. i VTF ändras så att omkörning till vänster är tillåten, när den sker inom tätbebyggt område på gata med dubbla, markerade körbanor i trafikriktningen; den till vänster omkörande skall iakta nödig försiktighet,

att bestämmelser införes i VTF som möjliggör, **att starkt** trafikerade leder, som icke är huvudleder, av länsstyrelse kan förklaras vara »leder med företrädesrätt»,

att bestämmelser införes i VMK om ett vägmärke, som påbjuder att företräde skall lämnas åt trafiken på den korsande leden,

att »enskild väg» införes i VTF 48 § 1 mom. bland där uppräknade inskränkningar i vänsterregeln,

att bestämmelse införes i VTF 55 § att fordon som drar släpfordon skall vara försett med skylt med texten »SLÄP» och i det utförande och med den fastsättningsanordning, som Kungl. Maj:t fastställer,

att hos Kungl. Maj:t anhålla om en skyndsamt utredning om för trafiksäkerhetens förbättrande erforderliga föreskrifter beträffande förvarnande tecken för fordon, som i mörker uppställts på väg utom tätbebyggt område,

att bestämmelserna i VTF ändras så att uttrycket »under mörker» borttages och cyklist alltså ålägges att obligatoriskt på fordonet föra lykta, baklykta och reflexanordning.

Stockholm den 24 januari 1961

Birger Lundström

Gunnar Edström