

## Nr 130

*Kungl. Maj:ts proposition till riksdagen med förslag till förordning om ändring i vägtrafikförordningen den 28 september 1951 (nr 648); given Stockholms slott den 23 mars 1961.*

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

## GUSTAF ADOLF

*Gösta Skoglund*

---

### Propositionens huvudsakliga innehåll

Det i propositionen upptagna författningsförslaget innebär bl. a. *dels* skärpning av gällande bestämmelser om bromsutrustning på vissa släpvagnar, *dels* förbättring av kontrollen över kopplingsanordningar på bilar och bildragna släpvagnar genom utvidgning av besiktningsskyldigheten, *dels* reglering av frågan om användning av blinkljus såsom varningsanordningar på fordon, *dels ock* införande av vissa nya bestämmelser om tillfälliga hastighetsbegränsningar för motorfordon.

## Förslag

till

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

Härigenom förordnas *dels* att 3 § 6 mom., 6 § 1 mom., 27 § 6 mom., 51 § 1 mom., 56 § 4 och 5 mom., 61 § 1 mom., 65 § 1, 2 och 6 mom. samt 67 och 69 §§ vägtrafikförordningen den 28 september 1951<sup>1</sup> skola erhålla ändrad lydelse på sätt nedan angives, *dels* att till 56 § nämnda förordning skall fogas ett nytt moment, betecknat 6 mom., på sätt nedan angives, *dels* ock att i förordningen skall införas en ny paragraf, betecknad 24 a §, jämte föregående överskrift, allt på sätt nedan angives.

(Gällande lydelse)

(Föreslagen lydelse)

## 3 §.

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

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

Färdskrivaren skall — — — — — statens provningsanstalt.

<sup>1</sup> Senaste lydelse av 3 § 6 mom., 6 § 1 mom., 65 § 1 mom. och 69 §, se 1955: 313; av 27 § 6 mom., se 1958: 222; av 51 § 1 mom., 61 § 1 mom., 65 § 6 mom. och 67 §, se 1960: 686.

## (Gällande lydelse)

## (Föreslagen lydelse)

## 6 §.

1 mom. Släpvagn, som drages av bil, skall vara försedd med

a) tillfredsställande kopplingsanordning;

b) om släpvagnen är avsedd för personbefordran, effektiv broms, som kan manövreras från fotbroms eller motsvarande anordning på dragande bil och, *såvitt angår annan släpvagn än påhängsvagn*, är så beskaffad, att släpvagnen inbromsas vid brott på kopplingsanordningen;

c) om släpvagnen är avsedd för personbefordran eller dess tjänstevikt överstiger 400 kilogram, broms, som kan på sluttande mark kvarhålla släpvagnen, även om denna fränkopplats bilen;

d) antingen luftringar eller ock andra ringar eller band av beskaffenhet, som godkänts av den myndighet Konungen därtill förordnar;

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

1 mom. Släpvagn, som drages av bil, skall vara försedd med

a) tillfredsställande kopplingsanordning;

b) om släpvagnen är avsedd för personbefordran *eller dess totalvikt överstiger 750 kilogram*, effektiv broms, som kan manövreras från fotbroms eller motsvarande anordning på dragande bil och är så beskaffad, att släpvagnen *automatiskt* inbromsas vid brott på kopplingsanordningen; *dock att automatisk bromsverkan ej erfordras i fråga om tvåhjulig husvagn eller mindre bagagevagn, därest den är försedd med tillförlitlig reservkoppling, bestående av exempelvis kedja eller ställina*;

c) om släpvagnen är avsedd för personbefordran eller dess tjänstevikt överstiger 400 kilogram, broms som kan på sluttande mark kvarhålla släpvagnen, även om denna fränkopplats bilen, *och som kan manövreras från släpvagnen eller, där denna ej är avsedd för personbefordran, från plats vid sidan av densamma*;

d) antingen luftringar eller ock andra ringar eller band av beskaffenhet, som godkänts av den myndighet Konungen därtill förordnar;

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

*(Gällande lydelse)*

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

f) stänkskydd, bestående av stänkskärmar eller däremot svarande anordningar; stänkskydd erfordras dock icke på chassi och ej heller på sådan släpvagn för godsbefordran, varest skyddet finnes medföra avsevärd olägenhet med hänsyn till släpvagnens konstruktion och ändamål.

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

*(Föreslagen lydelse)*

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

f) stänkskydd, bestående av stänkskärmar eller däremot svarande anordningar; stänkskydd erfordras dock icke på chassi och ej heller på sådan släpvagn för godsbefordran, varest skyddet finnes medföra avsevärd olägenhet med hänsyn till släpvagnens konstruktion och ändamål.

*Släpvagn, som skall vara försedd med broms avsedd att manövreras från dragande bil, må ej kopplas till annan bil än sådan som är försedd med anordningar, vilka möjliggöra tillkoppling av släpvagnens bromssystem utan menlig inverkan på bilens eget bromssystem.*

Vad i detta moment stadgas om broms, skyltlykta, baklyktor och stopplykta skall icke gälla släpvagn, som vid eldfara användes av brandväsendet. *Undantag från vad i detta moment stadgas om broms må jämväl i andra fall medgivas av myndighet, som Konungen bestämmer.*

*Särskild kopplings-  
besiktning*

*24 a §.*

*Har Konungen förordnat, att släpvagnar av visst slag skola un-*

(Gällande lydelse)

(Föreslagen lydelse)

dergå särskild kopplingsbesiktning, må efter utgången av tid, som angives i förordnandet, sådan släpvagn ej dragas av bil, med mindre bilen och släpvagnen samtidigt inställts hos besiktningsman och släpvagnen av denne godkänts för koppling till bilen.

Rörande besiktning som nu avses skola bestämmelserna i 24 § 2 och 3 mom. äga motsvarande tillämpning.

Det av besiktningsmannen utfärdade intyget skall medföras under färd med släpvagnen och skall på tillsägelse uppvisas för besiktningsman eller polisman. Intyget skall vara i sådant skick, att det kan avläsas utan svårighet.

## 27 §.

6 mom. Kontrollbesiktning av fordon, för vilket turistvagnslicens utfärdats, avser att utröna, huruvida fordonet är i sådant skick, som stadgas i 2—4 samt 6 §§, dock att fordonet icke behöver vara försett med mer än en baklykta samt att bil ej heller behöver uppfylla föreskrifterna i 3 § 1 mom. h), l) och m) om körriktningvisare, sätt för kopplingsanordnings fästade och hastighetsmätare eller föreskrifterna i 3 § 2 mom. tredje och fjärde styckena om förarhytt och andra utrymmen för driftspersonal samt om förbud mot vissa anordningar. Därest fordonet befinnes vara i föreskrivet skick, skall besiktningsmannen på licensen teckna bevis därom.

6 mom. Kontrollbesiktning av fordon, för vilket turistvagnslicens utfärdats, avser att utröna, huruvida fordonet är i sådant skick, som stadgas i 2—4 samt 6 §§.

Utan hinder av vad i första stycket sägs skall vid där avsedd besiktning iakttagas

att fordonet icke behöver vara försett med mer än en baklykta;

att bil icke behöver uppfylla föreskrifterna i 3 § 1 mom. h), l) och m) om körriktningvisare, sätt för kopplingsanordnings fästade och hastighetsmätare eller föreskrifterna i 3 § 2 mom. tredje och fjärde styckena om förarhytt och andra utrymmen för driftspersonal samt om förbud mot vissa anordningar; samt

att släpvagn, vilken icke är avsedd för personbefordran, ej behöver vara försedd med sådan broms-

(Gällande lydelse)

(Föreslagen lydelse)

anordning, som avses i 6 § 1 mom. första stycket b).

Därest fordonet befinnes vara i föreskrivet skick, skall besiktningsmannen på licensen teckna bevis därom.

## 51 §.

1 mom. Då fordon — — — — — dylik släpvagn.

I stället — — — — — är anordnad.

Fordon, som — — — — — ljus framåt.

På fordon — — — — — god tid.

På fordon får under färd icke framåt visas annat än vitt eller gult sken, såvida ej annat blivit i särskild ordning föreskrivet eller medgivet. Vad här stadgas avser icke körriktningsvisare.

På fordon får under färd icke framåt visas annat än vitt eller gult sken, såvida ej annat blivit i särskild ordning föreskrivet eller medgivet. På fordon får ej nyttjas belysningsanordning med blinkande sken, med mindre tillstånd därtill meddelats av Konungen eller myndighet som Konungen därtill förordnat. Vad här stadgas avser icke körriktningsvisare.

## 56 §.

4 mom. På Konungen ankommer att meddela de ytterligare föreskrifter angående högsta hastighet, som med hänsyn till särskilda förhållanden må för viss tid finnas påkallade beträffande riket i dess helhet eller del därav. Där annat icke angivits i föreskriften, innebär denna ej ändring av annan i denna förordning eller med stöd därav meddelad föreskrift om lägre hastighet.

4 mom. Bestämmelserna i denna paragraf skola icke gälla uttryckningsfordon, då det användes vid uttryckning, och ej heller annat fordon, då det användes vid eldfara för

5 mom. Bestämmelserna i denna paragraf och med stöd därav meddelade föreskrifter skola icke gälla uttryckningsfordon, då det användes vid uttryckning, och ej heller annat

*(Gällande lydelse)*

brandväsendets räkning eller av polis- eller tullpersonal, läkare, barnmorska eller veterinär i brådskande yrkesutövning.

5 mom. Om myndighets befogenhet att göra undantag från bestämmelserna i denna paragraf stadgas i 61 och 63 §§.

*(Föreslagen lydelse)*

fordon, då det användes vid eldfara för brandväsendets räkning eller av polis- eller tullpersonal, läkare, barnmorska eller veterinär i brådskande yrkesutövning.

6 mom. Om myndighets befogenhet att göra undantag från bestämmelserna i denna paragraf och med stöd därav meddelade föreskrifter stadgas i 61 och 63 §§.

## 61 §.

1 mom. Det tillkommer — — — — — av trafiken.

Såvitt angår — — — — — g/ sägs.

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

Länsstyrelsen äger föreskriva lägre eller högre hastighet än som tillåtes i 56 § 1—3 mom. Av Konungen med stöd av 56 § 4 mom. meddelad föreskrift angående högsta hastighet utgör ej hinder för länsstyrelsen att föreskriva lägre hastighet.

Väg må — — — — — väg- och vattenbyggnadsstyrelsen.

## 65 §.

1 mom. Brukas fordon — — — — — förenad därmed.

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

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

2 mom. Brukas motordrivet fordon eller släpfordon i strid mot 11 §, 12 § 1 mom. eller 13 § 1 mom. eller mot bestämmelse, som meddelats med stöd av 27 § 1 mom., eller mot 27 § 2 eller 3 mom., eller brukas fordonet i strid mot förbud, som

2 mom. Brukas motordrivet fordon eller släpfordon i strid mot 11 §, 12 § 1 mom., 13 § 1 mom. eller 24 a § första stycket eller mot bestämmelse, som meddelats med stöd av 27 § 1 mom., eller mot 27 § 2 eller 3 mom., eller brukas fordonet i strid

*(Gällande lydelse)*

meddelats enligt 22 eller 23 §, vare ägaren förfallen till dagsböter.

6 mom. Den, som — — — — — med dagsböter.

Till samma — — — — — sjätte stycket.

Förseelse mot 10 § 6 mom., 12 § 2 mom. femte stycket, 3 mom. tredje stycket eller 4 mom., 13 § 3 mom. fjärde stycket eller 4 mom., 21 § 2 mom. första stycket a—d), samma moment första stycket e), såvitt angår tjänstevikt, bredd, maximilast och största antal passagerare, eller andra stycket eller 3 mom. eller 27 § 4 mom. sjätte stycket eller 5 mom. fjärde stycket, straffes med böter, högst trehundra kronor.

*(Föreslagen lydelse)*

mot förbud, som meddelats enligt 22 eller 23 §, vare ägaren förfallen till dagsböter.

Förseelse mot 10 § 6 mom., 12 § 2 mom. femte stycket, 3 mom. tredje stycket eller 4 mom., 13 § 3 mom. fjärde stycket eller 4 mom., 21 § 2 mom. första stycket a—d), samma moment första stycket e), såvitt angår tjänstevikt, bredd, maximilast och största antal passagerare, eller andra stycket eller 3 mom. eller 24 a § tredje stycket, 27 § 4 mom. sjätte stycket eller 5 mom. fjärde stycket, straffes med böter, högst trehundra kronor.

## 67 §.

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

Med dagsböter straffes den, som åsidosätter föreskrifterna i 40 §, 41 § 1 mom. eller 2 mom. andra stycket, 42 § 2 eller 4 mom. eller 46 § 1 mom. tredje stycket, föreskrifterna om signalering i 47 § 3 mom. första stycket eller föreskrifterna i 48 § 1 eller 3 mom., 49 § 2 eller 4 mom., 52 § 2 mom., 53 §, 54 § 2 eller 4 mom., 55 § 1 mom. eller 2 mom. första stycket, 56 § 1, 2 eller 3 mom. eller 57 § 2 mom. tredje stycket eller 3 eller 4 mom. *Till samma straff dömes den, som överträder föreskrift, meddelad med stöd av 56 § 4 mom.*

Med böter, — — — — — 3 mom.

Förseelse mot — — — — — trehundra kronor.

Befordras med — — — — — och vilja.



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

## 69 §.

Om den, som ertappats med att under färd icke hava medhaft körkort eller, i förekommande fall, handling, som avses i 10 § 6 mom., 12 § 2 eller 4 mom., 13 § 4 mom., 27 § 4 mom. eller 57 § 2 mom. fjärde stycket, senast å tredje söckendagen därefter hos vederbörande polismyndighet eller åklagare styrker, att han vid tiden för förseelsen innehaft gällande körkort eller sådan handling, som nyss sagts, och omständigheterna giva vid handen, att förseelsen haft sin grund i ett tillfälligt förbiseende, vare han fri från ansvar.

Om den, som ertappats med att under färd icke hava medhaft körkort eller, i förekommande fall, handling, som avses i 10 § 6 mom., 12 § 2 eller 4 mom., 13 § 4 mom., 24 a § tredje stycket, 27 § 4 mom. eller 57 § 2 mom. fjärde stycket, senast å tredje söckendagen därefter hos vederbörande polismyndighet eller åklagare styrker, att han vid tiden för förseelsen innehaft gällande körkort eller sådan handling, som nyss sagts, och omständigheterna giva vid handen, att förseelsen haft sin grund i ett tillfälligt förbiseende, vare han fri från ansvar.

---

Denna förordning träder i kraft såvitt angår 6 § 1 mom. första och tredje styckena samt 27 § 6 mom. den 1 juli 1962 och i övrigt den 1 juli 1961. Bestämmelserna i 6 § 1 mom. första stycket skola icke äga tillämpning å släpvagn, som undergått besiktning eller för vilken typintyg utfärdats före den 1 juli 1962.

---

*Utdrag av protokollet över kommunikationsärenden, hållet inför Hans Maj:t Konungen i statsrådet å Stockholms slott den 23 mars 1961.*

Närvarande:

Statsministern ERLANDER, ministern för utrikes ärendena UNDÉN, statsråden NILSSON, STRÄNG, ANDERSSON, LINDSTRÖM, LINDHOLM, KLING, SKOGLUND, EDENMAN, NETZÉN, JOHANSSON, AF GEIJERSTAM, HERMANSSON.

Chefen för kommunikationsdepartementet, statsrådet Skoglund, anmäler — efter gemensam beredning med statsrådets övriga ledamöter — fråga om *ändringar i vägtrafikförordningen* samt anför därvid följande.

Genom att ansluta sig till den i Genève den 19 september 1949 undertecknade konventionen angående vägtrafik har Sverige förbundet sig att bringa sin nationella lagstiftning i överensstämmelse med de i nämnda konvention upptagna bestämmelserna om internationell trafik, d. v. s. trafik som överskrider minst en riksgräns. Bilaga 6 till nämnda konvention innehåller tekniska föreskrifter rörande utrustningen av motorfordon och släpfordon i internationell trafik, bl. a. föreskrifter angående bromsar på motorfordon, släpfordon samt sammansatta fordon och fordonståg.

Inom ramen för den verksamhet, som bedrivs inom Förenta nationernas ekonomiska kommission för Europa (*ECE*), har den av kommissionens transportkommitté tillsatta underkommittén för vägtrafik ägnat ett omfattande arbete åt att vidare utveckla det internationella samarbetet på trafikens område. Detta arbete har delvis bestått i att jämsides med de tekniska framstegen söka modernisera reglerna för den internationella trafiken. Genom en den 20 september 1957 dagtecknad resolution (nr 88) har kommittén, med hänsyn till den tekniska utveckling som ägt rum efter tillkomsten av 1949 års konvention, rekommenderat de europeiska regeringarna att antaga vissa vid rekommendationen fogade bestämmelser, innefattande skärpningar av de i bilaga 6 till konventionen upptagna bestämmelserna om bromsanordningar på vissa motorfordon och släpvagnar.

Över nämnda rekommendation har, efter remiss, yttranden avgivits av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, statens trafiksäkerhetsråd, statens väg-institut och statens biltrafiknämnd. Nämnden har vid sitt yttrande fogat inhämtat utlåtande från Svenska lasttrafikbilägareförbundet.

Jag hemställer att nu få upptaga detta ärende till behandling.

I anslutning till nämnda ärende torde jag även få beröra frågor om kopplingsanordningar på vissa motorfordon och släpfordon.

Vidare avser jag att här behandla en av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen i skrivelse den 23 februari 1961 gjord framställning i fråga om användning av blinkande ljus såsom varningssignaler på fordon. Över denna framställning har, efter remiss, yttranden avgivits av statens trafiksäkerhetsråd, Nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande (NTF), Kungl. automobil klubben (KAK), Motormännens riksförbund (M) och Motorförarnas helnykterhetsförbund (MHF).

Samtidigt med att Kungl. Maj:t genom kungörelse den 9 december 1960 (nr 637) förordnade om tillfällig hastighetsbegränsning för motorfordon under tiden den 22 december 1960—den 9 januari 1961, anmodades därav berörda myndigheter och organisationer att noga följa utvecklingen under nämnda period och att insamla material till bedömande av fartbegränsningens verkningar. Yttranden rörande de vunna erfarenheterna m. m. har sedermera inkommit från väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, järnvägsstyrelsen, statens trafiksäkerhetsråd, statens väginstitut och statspolisintendenten samt NTF, Svenska lokaltrafikföreningen, Svenska omnibusägareförbundet, Sveriges trafikbilägares riksförbund, KAK, M, MHF, Folkrörelsernas motorförbund (FoMo), Scandinavian Airlines System (SAS) och Linjeflyg aktiebolag. Sedermera har genom kungörelse den 3 mars 1961 (nr 31) förordnande meddelats om allmän hastighetsbegränsning jämväl under tiden den 29 mars—den 5 april 1961. Enär skäl talar för att försök med tillfälliga hastighetsbegränsningar av liknande art kan behöva vidtagas även i framtiden, torde det böra övervägas, huruvida icke bestämmelser i ämnet bör inflyta i vägtrafikförordningen. Jag avser att, i anslutning till en redogörelse för innehållet i de inkomna yttrandena, framlägga förslag jämväl i sistnämnda ämne.

### Gällande författningar

Främst hänvisas till *vägtrafikförordningen den 28 september 1951* (nr 648; ang. ändringar se SFS 1952: 164, 1953: 300, 1954: 338, 1955: 99, 113 och 524, 1956: 122 och 523, 1957: 356 och 537, 1958: 222 och 540, 1959: 259 samt 1960: 686).

I det följande kommer jag även att beröra innehållet i följande författningar, nämligen

*vägtrafikkungörelsen den 7 december 1951* (nr 743; ang. ändringar se SFS 1953: 301 och 675, 1954: 112 och 638, 1955: 33, 525 och 530, 1956: 311 och 527, 1958: 224, 1959: 260 samt 1960: 499 och 687);

*lagen den 28 september 1951* (nr 649) om straff för vissa trafikbrott (ang. ändringar se SFS 1957: 355 och 1958: 223);

*kungörelsen den 9 december 1960* (nr 637) angående tillfällig hastighetsbegränsning för motorfordon; samt

*kungörelsen den 3 mars 1961* (nr 31) i samma ämne.

## Bromsanordningar på vissa motorfordon och släpvagnar

### *Gällande bestämmelser*

I 1 § vägtrafikförordningen skiljes mellan motorfordon, traktor och motorredskap. Till motorfordon är att hänföra bil och motorcykel. Sådant fordon, som är byggt för att kopplas till bil eller traktor och som är avsett för person- eller godsbefordran eller för att uppbära anordningar för bilens eller traktorns drivande, kallas i vägtrafikförordningen släpfordon. Fordon, som är kopplat till bil eller traktor och som icke är hänförligt till släpfordon, kallas efterfordon. Släpfordon, som är försett med hjul eller band, kallas släpvagn. Ett speciellt slag av släpvagn är påhängsvagn, d. v. s. vagn som är avsedd att förenas med dragfordonet genom kopplingsanordning, bestående av tapp med vändskiva eller därmed jämförlig konstruktion, och som är så utförd, att dess underrede eller karosseri vilar direkt på dragfordonet. — Med bils eller traktors tjänstevikt menas den sammanlagda vikten av dels fordonet i normalt, fullt driftfärdigt skick, dels till fordonet hörande verktyg och reservhjul ävensom bränsle, smörjolja och vatten, dels ock föraren av fordonet. Med släpvnags tjänstevikt menas vikten av fordonet i normalt, fullt driftfärdigt skick. Motorfordons eller släpfordons maximilast är den beräknade vikten av det största antal personer och den största mängd last, som fordonet är inrättat för, dock att förarens vikt icke medräknas vid beräkning av maximilasten för bil. Med totalvikten av bil eller släpfordon förstås summan av fordonets tjänstevikt och maximilast. Ett fordons bruttovikt är den vikt, som vid visst tillfälle uppbäres av fordonets samtliga hjul, band eller medar.

Beträffande bromsutrustning på bil finns bestämmelser i 3 § 1 mom. vägtrafikförordningen. Bestämmelserna innefattar krav på effektiv bromsutrustning, bestående av antingen två av varandra oberoende system för bromsning eller ett system, som kan påverkas av två av varandra oberoende anordningar. Ätminstone det ena bromssystemet skall vara så inrättat, att det kan på sluttande mark kvarhålla bilen, även om föraren lämnat denna.

Bestämmelser om bromsutrustning på släpvagnar finns meddelade i 6 § 1 mom. vägtrafikförordningen. I bestämmelserna skiljes mellan olika kategorier av släpvagnar. Huvudregeln kan sägas vara att broms ej erfordras på släpvagn. Om släpvnagens tjänstevikt överstiger 400 kg, skall den emellertid vara försedd med parkeringsbroms, d. v. s. broms som kan på sluttande mark kvarhålla släpvagnen, även om denna fränkopplats bilen. Släpvagn, som är avsedd för personbefordran, skall ha driftbroms, d. v. s. effektiv broms, som kan manövreras från fotbroms eller motsvarande anordning på den dragande bilen. Driftbromsen skall i regel vara så beskaffad, att släpvagnen automatiskt inbromsas vid brott på kopplings-

anordningen. Krav på dylik automatisk bromsverkan uppställs dock icke i fråga om påhängsvagn. — Vad nu sagts avser endast släpvagn, som drages av bil. Beträffande släpvagn, som drages av traktor, gäller andra bestämmelser.

De nu refererade bestämmelserna om bromsutrustning på bilar och släpvagnar kompletteras vidare av vissa särskilda föreskrifter i 55 § vägtrafikförordningen. Enligt 1 mom. av nämnda paragraf är det icke tillåtet att låta en bil draga mer än två släpfordon, och detta antal medges blott under förutsättning att fordonen är särskilt byggda för att kopplas till bil eller traktor. Om sistnämnda förutsättning icke är uppfylld, får alltså blott ett släpfordon tillkopplas. Härjämte gäller, att draget eller dragna fordons bruttovikt eller sammanlagda bruttovikt icke får uppgå till mer än två gånger det dragande fordonets bruttovikt. Bestämmelserna modifieras dock något genom ytterligare föreskrifter i samma moment. Dessa går ut på att fordon, som byggts för koppling till bil eller traktor, får med iakttagande av nödig försiktighet dragas av bil, om effektiva bromsar, som kan manövreras från fotbroms eller motsvarande anordning på det dragande fordonet eller av medföljande bromsare, finns i sådan omfattning, att bruttovikten eller sammanlagda bruttovikten av fordon, vilka saknar sådana bromsar, icke uppgår till mer än två gånger det dragande fordonets bruttovikt, eller om, såvitt angår fordon på medar, effektiv bromsning är anordnad på annat lämpligt sätt. — I 55 § 2 mom. vägtrafikförordningen är föreskrivet, att fordon, som drages av motordrivet fordon, skall vara kopplat på ett ur trafiksäkerhetssynpunkt tillfredsställande sätt. Därest avståndet mellan fordonen överstiger 2 m, skall kopplingsanordningen vara tydligt utmärkt på lämpligt sätt.

Av intresse är också vissa bestämmelser i 56 § 1 mom. vägtrafikförordningen om maximihastigheten för bil med tillkopplat släpfordon. Bil med släpvagn, vars totalvikt — i vissa fall tjänstevikt — icke överstiger en tredjedel av bilens tjänstevikt, får föras med samma hastighet som om släpvagn ej medförts. Bil med en tillkopplad påhängsvagn får, om fordonen har sammanhängande driftbroms med verkan på samtliga hjul, föras med en hastighet av högst 60 km i timmen. Är släpvagnen icke av typen påhängsvagn, utgör maximihastigheten 50 km i timmen, och detsamma gäller om fordonen visserligen har effektiv sammanhängande driftbroms men denna icke verkar på alla hjul i fordonskombinationen. I fall då bil föras med två tillkopplade släpvagnar och fordonen är utrustade med effektiv sammanhängande driftbroms gäller en maximihastighet av 40 km i timmen. För andra fordonskombinationer än de nu nämnda är maximihastigheten 20—40 km i timmen beroende bl. a. på bilens och släpfordonens bruttovikt.

**Internationella regler och rekommendationer**

Enligt bilaga 6 till den i Genève den 19 september 1949 undertecknade konventionen angående vägtrafik gäller med avseende å bilar och motorcyklar i internationell trafik bestämmelser, som i stort sett överensstämmer med motsvarande svenska nationella bestämmelser i vägtrafikförordningen. För släpfordon i internationell trafik gäller enligt konventionen, att bromsutrustning skall finnas, om fordonets totalvikt är större än 750 kg eller överstiger hälften av det dragande fordonets vikt utan last. Om släpfordonets maximilast överstiger 3 500 kg, skall bromsen kunna sättas i funktion genom det dragande fordonets driftbroms, dock med visst undantag för fordon med s. k. påskjutsbroms. Bromsen skall verka på minst halva antalet av släpvagnens hjul och skall vara så inrättad, att den automatiskt inbromsar fordonet vid brott på kopplingsanordningen. Automatisk bromsverkan erfordras dock icke i fråga om påhängsvagnar och icke heller i fråga om sådana lättare bagagesläpfordon, som är försedda med särskild reservkoppling utöver den vanliga kopplingsanordningen. Bromsanordning på släpvagn skall kunna kvarhålla vagnen, då vagnen är frånkopplad. Härjämte finns en allmänt hållen bestämmelse med tillämplighet på alla fordonståg, bestående av ett motorfordon och ett eller flera släpfordon, med krav på att bromsutrustningen skall möjliggöra att farten regleras säkert, snabbt och effektivt samt att fordonståget kan bringas att stanna oavsett belastningsförhållandena och den stigning eller utförslutning, vari det må befinna sig.

Den av underkommittén för vägtrafik inom ECE den 20 september 1957 antagna resolutionen med rekommendation om skärpning av bromsbestämmelserna går i huvudsak ut på följande. 1) Driftbroms på bil med två hjulaxlar bör verka på båda axlarna. Driftbroms på bil med flera än två hjulaxlar bör verka på minst två tredjedelar av axlarna. De bromsade axlarna bör uppbära åtminstone två tredjedelar av fordonets vikt med last. Bromsverkan bör fördelas jämnt på de bromsade axlarna. 2) Broms, vilken för sin funktion fordrar extra krafttillskott (s. k. servobroms) bör icke vara så inrättad, att den helt förlorar sin verkningsförmåga, när motorn stannats. 3) Fordon, som har servobroms för vakuum eller tryckluft, bör vara utrustat med alarminrättning, som avger ljud- eller ljussignaler, om tillgänglig energi ej längre medger effektiv bromsning. 4) Parkeringsbroms bör kunna hållas i bromsläge genom rent mekanisk anordning, som verkar direkt på bromsen. 5) Påfyllningsventil för bromsvätska bör vara lätt tillgänglig, och vätskemängden bör kunna lätt kontrolleras. 6) Släpvagn, vars totalvikt uppgår till eller överstiger 7 ton, bör kunna bromsas över alla hjulaxlar. 7) Detta bör gälla även påhängsvagn. 8) Dragande fordon bör vara utrustat med anordning, som hindrar att bromsanordningen sättes ur funktion, om pneumatisk ledning mellan fordonet och släpvagnen slites av vid brott på kopplingsanordningen. 9) Påhängs-

vagn bör vara försedd med anordning, som automatiskt inbromsar fordonet vid brott på kopplingsanordningen.

I detta sammanhang bör också anmärkas, att nyssnämnda kommitté numera låtit genom sitt arbetsutskott för fordonskonstruktionsfrågor utarbeta ett reviderat *utkast till nya bromsbestämmelser* för motorfordon och släpfordon. Detta utkast, som förelåg färdigt i april 1960, är avsett att ersätta bl. a. resolutionen den 20 september 1957. Det innebär på ett flertal punkter avsevärda ytterligare skärpningar av bl. a. äldre bestämmelser och rekommendationer beträffande bromsutrustning för släpfordon. Huvudpunkterna kan — med bortseende från detaljföreskrifter om teknisk kontroll o. d. — sammanfattas på följande sätt. Beträffande *bil* uppställs för vissa fall — nämligen då driftbromsen och parkeringsbromsen icke medger erforderlig bromsverkan i alla situationer — krav på ett tredje bromssystem, kallat nödbroms. Bil med högst tre axlar bör kunna bromsas över alla axlarna, och bil med flera än tre axlar bör kunna bromsas på åtminstone tre fjärdedelar av axlarna. De bromsade axlarna bör uppbära minst tre fjärdedelar av fordonets vikt i lastat skick. På tyngre fordon bör driftbromsen vara sådan, att funktionsfel på transmissionen till någon av hjulaxlarna icke hindrar inbromsning på åtminstone någon av de övriga axlarna. Bil, som enligt gällande bestämmelser får användas för att dra släpfordon, vars broms manövreras från fotbroms eller motsvarande anordning på bilen, skall vara så inrättad, att driftbromsen ej sättes ur funktion vid kopplingsbrott. — Vad beträffar släpvagnar har föreslagits, att bromsutrustning skall finnas på *släpvagn*, om dess totalvikt överstiger 750 kg, om dragfordonet utgöres av vanlig personbil eller om dragfordonets tjänstevikt icke överstiger släpvagnens dubbla totalvikt. Bromsen skall kunna manövreras från fotbroms eller motsvarande anordning på den dragande bilen och skall vara så inrättad, att släpvagnen bringas att stanna om kopplingen brytes. Vissa undantag gäller dock för släpvagnar vilkas totalvikt ej överstiger 3,5 ton; bl. a. får dessa i stället utrustas med påskjutsbroms. Undantag från bestämmelsen om automatisk bromsverkan i fall av kopplingsbrott gäller vidare beträffande campingvagnar på två hjul och lätta bagagevagnar, om dessa jämte vanlig koppling är försedda med reservkoppling, bestående av exempelvis kedja eller ställina. Såsom allmän regel gäller, att tillkoppling av släpvagnens bromssystem icke får ändra verkan av det dragande fordonets driftbroms och att anordningar skall vara vidtagna för att hindra, att funktionsfel på släpvagnens bromssystem tillika medför funktionsfel på dragfordonets driftbroms. — Beträffande parkeringsbroms på släpvagn förordas uttryckliga regler om att bromsen skall, om vagnen är avsedd för personbefordran, kunna manövreras inifrån släpvagnen och att den i övriga fall skall kunna manövreras av person, som befinner sig på marken bredvid släpvagnen. — Det har förutsatts, att undantag skall genom nationell lag-

stiftning kunna medgivas för släpvagnar, vilka nyttjas för transport av särskilt långa föremål, t.ex. timmer eller rör, och vilka icke i egentlig mening kopplas till det dragande fordonet utan blott förenas med detta genom lasten.

Frågan om antagande av 1960 års utkast såsom konvention eller rekommendation är ännu icke slutbehandlad av vederbörande organ inom ECE.

#### *Remissyttranden över 1957 års rekommendation*

Med avseende å de särskilda punkterna i rekommendationen har *väg- och vattenbyggnadsstyrelsen*, *statens trafiksäkerhetsråd* och *statens väginstitut* anfört följande:

*Punkt 1. Styrelsen* har framhållit, att bestämmelsen om det antal hjulaxlar, som skall kunna påverkas av driftbroms på bil, numera torde uppfyllas av så gott som samtliga de fordon bestämmelsen syftar på. Om emellertid rekommendationen tolkas såsom avseende även motorfordon med tillkopplat släpfordon, blir förhållandet ett annat. Lätta släpvagnar, vilkas totalvikt understiger en tredjedel av dragbilens tjänstevikt, saknar här i landet för det mesta bromsar. Så är även i stor utsträckning fallet med tyngre enaxliga släpvagnar, som användes exempelvis för transport av skogsprodukter. Två- eller fleraxliga släpvagnar är ej heller alltid försedda med bromsar på samtliga hjul. Detta förhållande är ur trafiksäkerhetssynpunkt otillfredsställande, enär det påverkar bromsförmågan hos fordonstågen i ogynnsam riktning. Den anpassning av hastigheten efter antalet bromsade hjul, som föreskrives i 56 § vägtrafikförordningen, är visserligen teoretiskt riktig men tillämpas ej alltid i praktiken bl. a. på grund av att kontrollen är otillräcklig. — Även *rådet* och *institutet* har framhållit, att de svenska föreskrifterna om bromsar på fordonståg är samordnade med föreskrifterna rörande fordonens högsta tillåtna hastighet. Rörande konsekvenserna härav har rådet och institutet i likalydande yttranden anfört bl. a. följande:

— — — Sålunda kan exempelvis en dragbil med en släpvagn med samma bruttovikt som dragbilen framföras med en hastighet av 40 km i timmen, utan att släpvagnen behöver vara försedd med färdbronsar. Är dragbilen tvåaxlig, måste den enligt svensk besiktningspraxis vara försedd med bromsar på båda axlarna, är den däremot treaxlig, varav en axel är s. k. hjälpxaxel, behöver den endast ha bromsar på två av axlarna. En sådan treaxlig dragbil jämte en tvåaxlig släpvagn kan sålunda ha endast två av fem axlar bromsade och det kan då även förhålla sig så, att endast 2/5 av vikten vilar på bromsade axlar, vilket är väsentligt mindre än i annex 6 föreskrivna 2/3. Detta innebär, att ett fordonståg med bromsutrustning enligt svensk praxis kan ha ca 65 % längre bromssträcka under normala förhållanden. Vidare kan fordonståget vid bromsning i halt vägslag råka i sladdning, om släpvagnen icke är bromsad.



*Punkt 2.* Såväl *styrelsen* som *rådet* och *institutet* har framhållit, att de servobromssystem, som numera användes, utan undantag torde uppfylla bestämmelsen. *Rådet* och *institutet* har dock erinrat, att vid vissa bromssystem endast ett par bromsningar kan utföras, sedan motorn stannats.

*Punkt 3.* *Styrelsen* har framhållit, att vakuüm- och tryckluftbehållare för servobromsar alltid är försedda med manometer, som anger trycket i behållaren och som således ger en visuell varning, när bromseffekten blir otillräcklig. Denna anordning är ofta kombinerad med varningslampa eller särskild visare, som ger signal vid otillräckligt energiinnehåll. Ljussignaler är däremot sällan förekommande. Att en varningsanordning av ettdera slaget skall finnas, får anses självklart. — *Rådet* och *institutet* har ansett en bestämmelse om varningssignaler vara i hög grad påkallad.

*Punkt 4.* Enligt *rådet* och *institutet* torde det här omnämnda kravet i regel uppfyllas av fordon, som besiktigats i Sverige. — Enligt *styrelsen* uppfyller samtliga motorfordon i Sverige denna föreskrift. I fråga om släpvagnar är detta däremot icke alltid fallet, särskilt där fråga är om fordon besiktigade före den 1 juli 1952.

*Punkt 5.* *Styrelsen* har framhållit, att oljebehållaren på äldre fordon icke alltid är lättillgänglig och att även många nya fordon brister i detta hänseende. Det torde dock vara lämpligare att rikta en maning till biltillverkarna att söka tillgodose kravet än att införa bestämmelser därom i trafikförfattningarna. — *Rådet* och *institutet* har som sin uppfattning framhållit, att en bestämmelse i ämnet utan tvekan skulle vara värdefull men att den i många fall skulle leda till att bromssystemet måste byggas om och att det därför torde vara svårt att nu införa en sådan bestämmelse.

*Punkterna 6 och 7.* *Rådet* och *institutet* har framhållit att bromssträckorna förlänges och kurshållningsförmågan vid bromsning påverkas menligt, om någon axel är obromsad. Bestämmelser bör därför införas i enlighet med vad som upptagits i rekommendationen. — Även *styrelsen* har tillstyrkt att så sker.

*Punkt 8.* Enligt såväl *styrelsen* som *rådet* och *institutet* uppfylles kravet av flertalet moderna bromssystem, som arbetar med luft, och hinder möter därför icke att införa bestämmelser i ämnet.

*Punkt 9.* Även detta krav uppfylles enligt *styrelsen*, *rådet* och *institutet* av så gott som samtliga moderna bromssystem.

Sammanfattningsvis har *styrelsen* förklarat sig anse bestämmelserna i rekommendationen vara i stort sett lämpliga och önskvärda i svensk trafiklagstiftning. Det är emellertid enligt *styrelsens* mening svårt att överblicka konsekvenserna av bestämmelsen under 1), om den göres tillämplig även beträffande släpfordon. För det fall att endast motorfordon skall omfattas av bestämmelsen, kan den utan olägenhet införas i trafikförfattningarna. Under denna förutsättning kan även övriga bestämmelser till-

styrkas med undantag för den under 5) upptagna. — *Rådet och institutet* har tillstyrkt samtliga bestämmelser utom den under 5) upptagna.

*Svenska lasttrafikbilägareförbundet* har framhållit att, enligt vad förbundet inhämtat från utövare av internationell landsvägstrafik, de i rekommendationen intagna bestämmelserna icke går längre än de bestämmelser, som vägtrafikmyndigheterna i Sverige tillämpar för svenska lastbilar i utlandstrafik. Förbundets tekniske expert har icke heller haft någon erinran mot de föreslagna tekniska bestämmelserna. — *Statens biltrafiknämnd* har förklarat att ur de synpunkter, som nämnden har att företräda, intet finnes att erinra mot att föreskrifter utfärdas av innehåll att här i riket registrerade motorfordon, vilka nyttjas för internationell trafik, skall vara utrustade med bromsar av den beskaffenhet, som avses i rekommendationen.

#### *Departementschefen*

Jämsides med bilismens expansion har under de senaste årtiondena mycket stora framsteg gjorts inom fordonstekniken. Särskilt hastigheten och prestationsförmågan i övrigt hos fordonen har ökat väsentligt. Utvecklingen i dessa hänseenden motsvarades till en början icke helt av sådana förbättringar på fordonen, som är av betydelse ur trafiksäkerhetssynpunkt, såsom beträffande bromsar, fordonsbelysning m. m. Glädjande nog synes emellertid allmänhetens och fordonsfabrikanternas intresse med tiden ha kommit att mera inriktas på spörsmål av betydelse för trafiksäkerheten. Numera pågår på detta område en betydande forskning och utvecklingsverksamhet, som avsatt tydliga resultat i bättre och säkrare fordon.

I detta läge är det av vikt, att de författningsbestämmelser, som reglerar fordonens utrustning ur säkerhetssynpunkt, hålles aktuella, så att de svarar mot vad utvecklingen kräver. Det förtjänar emellertid framhållas, att det icke alltid är möjligt att leda utvecklingen enbart genom skärpning av gällande bestämmelser. De krav, som uppställs, måste vara sådana, att de på rådande tekniska utvecklingsstadium kan uppfyllas utan att orsaka alltför tyngande kostnader. Med hänsyn till bilismens och bilindustriens internationella karaktär är det vidare av stor betydelse, att de bestämmelser, som i vårt land meddelas angående fordonens beskaffenhet och utrustning, i huvudsak överensstämmer med vad som gäller i övriga europeiska länder.

De svenska bestämmelserna om fordons beskaffenhet och utrustning är så utformade, att i den grundläggande författningen, vägtrafikförordningen, uppräknas de anordningar, som skall finnas. Men deras beskaffenhet anges blott i allmänna ordalag (»effektiv», »effektivt verkande» e. d.). I vissa fall kompletteras dock bestämmelserna med föreskrift att

anordning skall vara av beskaffenhet som godkänts av den myndighet Konungen därtill förordnar eller annan föreskrift av huvudsakligen samma innebörd. Prövning, huruvida en viss anordning kan godtagas eller icke, ankommer i första hand på de tjänstemän hos statens bilinspektion, som verkställer typtesiktningar, registreringsbesiktningar och andra i vägtrafikförordningen föreskrivna besiktningar. Till ledning för sitt bedömande har dessa tjänstemän att tillgå anvisningar och rekommendationer, utfärdade av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen. I viss utsträckning kan hithörande frågor också bli föremål för prövning av domstol t. ex. i mål om ansvar eller skadestånd.

Det system, som jag nu beskrivit, har i huvudsak fungerat väl. Eftersom de nya fordon, som inställts till besiktning, i stort sett brukat motsvara vedertagen internationell standard, har den skärpning av besiktningsspraxis, som efter hand föranletts av utvecklingen, kunnat genomföras utan större motsättningar i förhållande till fabrikanter, importörer och fordonsägare. Anpassningen av de svenska besiktningssreglerna efter gällande internationella överenskommelser och rekommendationer har således kunnat ske utan att författningarna behövt ändras och utan de anpassningssvårigheter, som lätt blir följden av omfattande författningsändringar. Någon anledning att övergå till en mera detaljerad reglering i själva vägtrafikförordningen av frågorna om fordonens beskaffenhet och utrustning föreligger således icke. Det bör även i fortsättningen få ankomma på väg- och vattenbyggnadsstyrelsen och statens bilinspektion att successivt anpassa sin praxis till de skärpta krav, som sammanhänger med den tekniska utvecklingen.

Givetvis bör dock i mån av behov tillses, att bestämmelserna i vägtrafikförordningen ger erforderligt underlag för en sådan anpassning av praxis till vedertagen internationell standard, som jag här förordat. I vissa hänseenden, speciellt beträffande belysningsanordningar, har sådan översyn ägt rum vid två tillfällen på senare år, nämligen åren 1955 och 1958. Bestämmelserna har därvid skärpts avsevärt och kan numera icke sägas släpa efter i förhållande till motsvarande bestämmelser i andra länder. Någon liknande översyn har icke skett i fråga om kraven på fordonens bromsutrustning. Det synes lämpligt att den nu kommer till stånd.

Vad först angår *bilar* och *motorcyklar* framgår av den tidigare lämnade redogörelsen, att bestämmelserna i vägtrafikförordningen och svensk besiktningsspraxis i huvudsak överensstämmer med vad som i 1949 års konvention och 1957 års rekommendation förutsatts skola tillämpas beträffande fordon i internationell trafik. Endast på ett par punkter kan det möjligen ifrågasättas, om gällande bestämmelser är tillräckliga. Jag syftar härvid närmast på den bestämmelse i 1957 års rekommendation, som går ut på att fordon med servobroms för vakuum eller tryckluft skall ha alarminrättning, vilken avger ljud- eller ljussignaler, när det tillgängliga energi-

förrådet ej medger effektiv inbromsning. Enligt uppgift har det emellertid hittills av de svenska besiktningsmyndigheterna ansetts självklart, att till servobromsutrustning hör en tryckmätare, och fordonen är i praktiken undantagslöst utrustade med sådan. Inom de organ, som hos ECE handlägger fordonfrågor, har det varit föremål för viss diskussion, huruvida enbart tryckmätare kan godtagas såsom alarmanordning. Numera torde uppfattningen snarast vara den, att tryckmätare bör godtagas, om den är försedd med markering utvisande lägsta lämpliga tryck. Med hänsyn härtill samt då det vanligen är ytterst enkelt att anbringa en dylik markering och detta i regel också göres, synes det i nuvarande läge icke vara påkallat att införa någon särskild bestämmelse i detta ämne. — En annan fråga gäller den skärpning av de internationella reglerna, som föreslagits i det år 1960 framlagda utkastet till nya bromsbestämmelser. Förslaget går bl. a. ut på att fordon med tre axlar skall kunna bromsas över samtliga hjulaxlar och att fordon med flera än tre axlar skall kunna bromsas över tre fjärdedelar av antalet hjulaxlar. F. n. kräves icke mera, än att driftbromsen skall verka på två tredjedelar av axlarna. Eftersom förslaget icke slutbehandlats, synes det emellertid för tidigt att nu taga ståndpunkt till detsamma. Därest fråga framdeles skulle uppkomma om en skärpning av praxis på denna punkt, torde man för övrigt ha anledning utgå från att skärpningen kan genomföras successivt utan författningsändring.

Bestämmelserna i vägtrafikförordningen om bromsutrustning på *släpvagnar* kan däremot knappast betecknas som tillfredsställande. De motsvarar nätt och jämnt den standard, som 1949 års konvention förutsätter för fordon i internationell trafik, och uppfyller icke de krav som senare rekommenderats av organ inom ECE och som tillämpas i ett stort antal till konventionen anslutna länder. En reform av bestämmelserna framstår därför som starkt motiverad. Teoretiskt sett skulle skärpningen av bestämmelserna kunna begränsas att avse fordon i internationell trafik, eftersom konventionen och de i anslutning till denna gjorda rekommendationerna syftar endast på sådan trafik. I praktiken är det emellertid knappast möjligt att ha speciella regler för fordon, som nyttjas i dylik trafik. Bortsett härifrån kan det icke anses försvarligt ur trafiksäkerhetssynpunkt att för trafik inom landet ha regler, vilka i ett så vitalt hänseende som beträffande bromsutrustningen icke motsvarar vanlig internationell standard. Bestämmelserna i ämnet bör således — liksom hittills — vara enhetliga i den mening att de icke gör någon skillnad mellan fordon i nationell och fordon i internationell trafik.

Den största bristen i nuvarande bromsbestämmelser för släpvagnar är att de icke innefattar någon föreskrift om driftbroms på annan släpvagn än sådan, som är avsedd för personbefordran. De i 56 § vägtrafikförordningen förekommande bestämmelserna om fartbegränsning för fordonskombinationer utan tillfredsställande bromsutrustning får ses mot bak-

grund härav. Beträffande sistnämnda bestämmelser bör framhållas bl. a. att det i praktiken visat sig mycket svårt att kontrollera, att de verkligen efterlevs.

Vid en revision av författningsbestämmelserna på här berörda område bör främst beaktas kravet på att släpvagnarna — även sådana som är avsedda för godsbefordran — utrustas med driftbroms. Tiden synes nu vara mogen att införa en bestämmelse om att släpvagn, vars totalvikt överstiger 750 kg, skall vara försedd med driftbroms. Driftbroms bör därjämte — liksom nu — krävas på släpvagn med totalvikt understigande 750 kg, om den är avsedd för personbefordran. Det förtjänar framhållas, att nytillverkade släpvagnar — med undantag för vissa campingvagnar och lättare bagagevagnar — nästan alltid är försedda med driftbroms och att införandet av den nu skisserade regeln därför icke behöver medföra några långtgående konsekvenser i kostnadshänseende.

Vad angår driftbromsens beskaffenhet bör — efter mönster av nuvarande bestämmelser om släpvagnar för personbefordran — stadgas, att bromsen skall kunna manövreras från fotbroms eller motsvarande anordning på den dragande bilen. Mera tveksamt är, om skäl föreligger att beträffande samtliga här avsedda fordonstyper uppställa krav på att bromsen skall automatiskt sättas i funktion vid brott på kopplingsanordningen mellan dragfordonet och släpvagnen. Enligt gällande internationella bestämmelser fordras detta blott om släpfordonets maximilast överstiger 3,5 ton. I det år 1960 framlagda förslaget till nya internationella regler har emellertid gränsen satts vid en totalvikt av 750 kg, och för släpvagn som drages av vanlig personbil har uppställts ett generellt krav på sådan automatisk bromsverkan som nyss nämnts. Med hänsyn till att bromsanordningarna på nya släpvagnar i regel är av den automatiskt verkande typen torde några alltför betydande praktiska svårigheter icke behöva uppstå, därest i vägtrafikförordningen upptages en allmän bestämmelse om att driftbromsen skall vara av denna typ. Undantag härifrån torde dock — i överensstämmelse med internationella regler — böra göras i fråga om tvåhjulig husvagn och mindre bagagevagn, som jämte vanlig koppling är försedd med reservkoppling. Såsom reservkoppling bör godtagas t. ex. väl fästad kedja eller ställina. Det nuvarande undantaget för påhängsvagn torde däremot — med hänsyn till innehållet i 1957 års rekommendation — böra bortfalla.

Bestämmelserna om parkeringsbroms bör i enlighet med 1957 års rekommendation kompletteras med föreskrift om att bromsen skall kunna manövreras inifrån släpvagnen, om denna är avsedd för personbefordran, och eljest från plats vid sidan av släpvagnen.

Även om en släpvagn fyller de nu angivna kraven, är därmed icke avgjort, att den lämpar sig att kopplas till vilken bil som helst. I de fall då krav uppställts på att släpvagnen skall vara försedd med broms, som kan

manövreras från den dragande bilen, bör bilens bromssystem givetvis vara sådant, att det möjliggör tillkoppling av släpvagnens bromssystem, utan att bilens eget bromssystem försvagas eller eljest utsättes för funktionsstörningar. Härvid är bl. a. att observera det i 1957 års rekommendation uttalade önskemålet, att dragfordonet bör vara utrustat med anordning, som förhindrar att bromsanordningen sättes ur funktion i händelse en pneumatisk ledning mellan dragfordonet och släpvagnen slites av till följd av brott på kopplingsanordningen. För att tillgodose de krav, som ur nu angivna synpunkter bör uppställas på en fordonskombination, bestående av dragbil och en eller flera släpvagnar, bör i vägtrafikförordningen inflyta en bestämmelse om att släpvagn, som enligt de nyss föreslagna nya bromsbestämmelserna skall vara försedd med broms avsedd att manövreras från dragande bil, icke får kopplas till annan bil än sådan, som är försedd med anordningar vilka möjliggör tillkoppling av släpvagnens bromssystem utan menlig inverkan på bilens eget bromssystem.

Vad nu sagts om bromsustrustning på släpvagn syftar endast på sådan släpvagn, som är avsedd att kopplas till bil. För släpvagnar, som kopplas till andra fordon, t. ex. till traktorer, är en skärpning av gällande bestämmelser icke lika aktuell med hänsyn bl. a. till gällande begränsning av fordonens konstruktiva hastighet. Denna fråga torde därför få anstå för att lösas framdeles i annat sammanhang. Ej heller synes det påkallat att nu ändra bestämmelserna om släpslädar och efterfordon.

En så pass betydande skärpning av bromsbestämmelserna som den här skisserade kan troligen icke genomföras helt utan modifikationer. Man kan sålunda icke bortse från möjligheten, att svårigheter kan uppkomma vid tillämpning av de skärpta bestämmelserna på släpfordon avsedda för speciella ändamål. För att möta dylika svårigheter bör författningen ge möjlighet att göra undantag från bromsbestämmelserna för fordon av vissa typer eller för vissa särskilda fordon. Det torde få ankomma på Kungl. Maj:t att bestämma, vilken eller vilka myndigheter som skall äga medgiva dylika undantag.

Vidare bör en viss tid få förflyta, innan skärpningen träder i kraft. Eftersom fabrikanter och tillverkare i allmänhet icke torde hålla mera betydande lager av släpvagnar, lärer emellertid längre anstånd än ett år icke erfordras. De nya reglerna bör alltså kunna träda i kraft den 1 juli 1962. De bör vidare icke tillämpas i fråga om fordon, som besiktigas eller för vilka typintyg utfärdas före sagda dag. — Vad nu sagts om tidpunkten för de nya reglernas ikraftträdande avser icke det föreslagna förbudet att koppla släpfordon till annan bil än sådan, som har ett för ändamålet lämpat bromssystem. Bestämmelsen i detta ämne torde böra träda i kraft redan den 1 juli 1961.

De nya bestämmelserna bör infogas bland de i 6 § vägtrafikförordningen upptagna föreskrifterna om släpvagnar. Detta innebär bl. a. att

straffbestämmelserna i 65 § 1 mom. samt 3 mom. andra och tredje styckena nämnda förordning blir tillämpliga å förseelser mot bestämmelserna i fråga. Någon ny straffbestämmelse erfordras alltså icke. — Vidare bör i 27 § 6 mom. vägtrafikförordningen göras en ändring av innebörd, att fordon, för vilket turistvagnslicens utfärdats, undantages från vissa av de nya bestämmelserna om bromsanordningar.

### **Kopplingsanordningar på vissa motorfordon och släpvagnar**

#### *Tidigare vidtagna åtgärder*

I sin ursprungliga lydelse upptog vägtrafikförordningen krav på att kopplingsanordningar på bilar och bildragna släpvagnar skulle vara av tillfredsställande beskaffenhet.

I skrivelse den 21 februari 1950 hemställde arméförvaltningens tygavdelning att utredning måtte verkställas angående möjligheten att genom lämpliga åtgärder stimulera användningen av lämpliga släpvagnar, varvid jämväl de militära synpunkterna i fråga om konstruktion och standardisering borde tillbörligen beaktas. Enligt vad som framhölls i skrivelserna borde utredningen verkställas av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen i samråd med tygavdelningen. — Sedan yttrande över framställningen inhämtats från väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, som därvid förklarade sig icke ha något att erinra mot bifall till densamma, uppdrog Kungl. Maj:t genom beslut den 19 oktober 1951 åt styrelsen att i samråd med tygavdelningen verkställa utredning och avgiva förslag i ämnet.

Sedan utredningen slutförts, avgav väg- och vattenbyggnadsstyrelsen berättelse över densamma i skrivelse den 22 december 1954. Enligt vad som framhölls i skrivelsen hade utredningen visat, att några särskilda åtgärder icke var erforderliga för att stimulera till användning i civil trafik av släpvagnar, som tillgodosåg militära krav. I anledning av uttalat önskemål från armétygförvaltningen — som dåmera övertagit på arméförvaltningens tygavdelning ankommande uppgifter — hemställde emellertid styrelsen att infästningsanordningarna för kopplingsanordningar skulle få sådant standardiserat utförande, att anordningen lätt kunde utbytas mot armédragkrok. Styrelsen framlade med anledning härav förslag till viss ändring av 3 § 1 mom. 1) vägtrafikförordningen. Härjämte framhöll styrelsen, att svårigheter mötte för besiktningsmännen att vid besiktningar av bilar och släpvagnar göra så ingående undersökningar av kopplingsanordningarna som önskvärt var. För att nå tillfredsställande lösning av denna ur trafiksäkerhetssynpunkt viktiga fråga syntes annan utväg icke föreligga än att kräva provning och typgodkännande för kopplingsanordningar av central myndighet. Styrelsen hemställde — dock utan att framlägga något i detalj utarbetat förslag — om utfärdande av sådana före-

skrifter, att endast kopplingsanordning godkänd av myndighet, som Kungl. Maj:t därtill förordnat, fick godkännas vid besiktning. Typgodkännande borde enligt styrelsens mening meddelas av styrelsen efter samråd med statens provningsanstalt. — I skrivelsen diskuterades härjämte, om icke skäl förelåg att kräva årlig kontrollbesiktning av sådana motorfordon och släpfordon, som försetts med kopplingsanordning. Eftersom en sådan åtgärd icke kunde genomföras inom ramen för bilinspektionens personalresurser och av andra anförda skäl ansåg emellertid styrelsen, att ytterligare erfarenheter borde avvaktas.

På grundval av nämnda utredning tillkom sedermera förordningen den 25 augusti 1955 (nr 524) om ändrad lydelse av 3 § 1 mom. och 27 § 6 mom. vägtrafikförordningen. Ändringen innebar, att de äldre bestämmelserna om kopplingsanordning på bil kompletterades med föreskrift om att anordningen skulle vara fästad på sätt föreskrevs av den myndighet Konungen därtill förordnade. Genom samtidigt vidtagen ändring i 1 § vägtrafikkungörelsen uppdrogs åt väg- och vattenbyggnadsstyrelsen att i samråd med armétygförvaltningen meddela föreskrifter i ämnet.

#### *Departementschefen*

På sätt framgår av den nu lämnade redogörelsen verkställdes år 1955 en viss översyn av bestämmelserna om kopplingsanordningar på bilar och släpvagnar. Intresset knöt sig emellertid därvid främst till det från militärt håll framförda önskemålet att av beredskapsskäl få till stånd en standardisering av kopplingsanordningarna, låt vara att även trafiksäkerhets-synpunkter åberopades. De åtgärder som vid nämnda tidpunkt — med stöd av dåvarande erfarenheter — kom till stånd, kan enligt min mening i dagens läge icke anses tillräckliga för att tillgodose trafiksäkerhetens krav.

Ett av de önskemål, som ur trafiksäkerhetssynpunkt framstår som mest aktuella, är att åvägabringa en bättre kontroll över fordonsbeståndet. Därvid tilldrar sig beståndet av släpvagnar och speciellt den viktiga detalj, som kopplingsanordningarna utgör, särskilt stort intresse. Den främsta anledningen härtill är att dessa anordningar oftast är utsatta för mycket stark nedslitning.

Vad beträffar kopplingsanordningar är det vidare en mycket betydelsefull fråga, vilka normer som bör tillämpas för bedömning av anordningarnas hållfasthet och lämplighet för användning på fordon av skilda slag. I anslutning härtill aktualiseras också spörsmålet, om det för att tillämpa dylika normer är nödvändigt att införa ett system med förhandsprövning i form av typgodkännande eller godkännande av vissa fabrikat.

Med stöd av Kungl. Maj:ts bemyndigande tillkallade jag den 9 december 1960 särskilda sakkunniga att inom kommunikationsdepartementet verkställa utredning angående periodisk kontrollbesiktning av motorfor-



don och släpfordon. Enligt beslut av Kungl. Maj:t den 10 februari 1961 utvidgades utredningsuppdraget att avse samtliga de föreskrifter, som från trafiksäkerhetssynpunkt bör gälla med avseende å beskaffenheten och kontrollen av kopplingsanordningar för släpfordon, ävensom de bestämmelser i övrigt rörande dylika kopplingsanordningar, som kan påkallas ur nämnda synpunkt. Jämsides med denna utredning pågår inom väg- och vattenbyggnadsstyrelsen viss utredning för att klarlägga, vilka krav som i tekniskt hänseende bör uppställas på kopplingsanordningar för fordon av olika slag. Först då dessa utredningar slutförts torde det vara möjligt att slutligt reglera frågan om kopplingsanordningarnas beskaffenhet och kontrollen över kopplingsanordningar. Detta utesluter dock icke, att det kan vara möjligt och lämpligt att redan nu, i anslutning till de av mig förordade ändringarna i bromsbestämmelserna, vidtaga sådana ändringar i bestämmelserna om kopplingsanordningar, som icke är ägnade att föregripa resultatet av utredningarna.

Ett spørsmål, som härvid tilldrar sig särskilt intresse, gäller möjligheterna att öva kontroll över att släpvagn icke kopplas till annan bil än sådan, som har lämpligt avpassad kopplingsanordning och i övrigt är lämplig som dragfordon för en släpvagn av det slag, varom fråga är.

Det i 6 § vägtrafikförordningen uppställda kravet på att släpvagn, som drages av bil, skall vara försedd med tillfredsställande kopplingsanordning, torde bl. a. innebära att kopplingsanordningen på släpvagnen skall passa till kopplingsanordningen på bilen. Till stöd härför kan åberopas jämväl bestämmelsen i 55 § 2 mom. första stycket vägtrafikförordningen om att fordon, som drages av motordrivet fordon, skall vara kopplat på ett ur trafiksäkerhetssynpunkt tillfredsställande sätt. De materiella bestämmelserna i ämnet synes sålunda väl svara mot behovet. Däremot är det icke lika väl beställt med kontrollen över att bestämmelserna iakttages i praktiken. Vid typbesiktningar och registreringsbesiktningar av bilar och släpvagnar kontrolleras visserligen att kopplingsanordningarna helt allmänt sett är tillfredsställande. Men godkännandet avser endast bilen eller släpvagnen som sådan och icke lämpligheten av att koppla den till annat fordon av viss typ. Kontroll över att fordon icke sammankopplas på ett olämpligt sätt sker f. n. icke i annan form än genom flygande inspektion. De tekniska spørsmål, som det gäller att ta ställning till, fordrar emellertid ofta speciell sakkunskap, vilken i regel icke finns tillgänglig vid flygande inspektioner. Den förutsätter dessutom en mera ingående granskning än som vanligen kan ske i samband med dessa. Det torde bland dem, som sysslar med fordonskontroll och därmed sammanhängande frågor, vara en allmänt omfattad åsikt, att förseelser mot de på området gällande bestämmelserna är vanliga men att de icke beivras annat än i undantagsfall. Förhållandet är ur trafiksäkerhetssynpunkt synnerligen olämpligt. Det framstår som ett viktigt önskemål att få till stånd en mera effektiv tillsyn över bestämmelsernas efterlevnad.

För att komma till rätta med det nu behandlade spørsmålet räcker det icke med att bestämmelser införes om standardisering av kopplingsanordningar eller om periodisk efterbesiktning eller annan liknande kontroll av fordonsbeståndet. Vad som fordras är en helt ny typ av besiktningar, som går ut på att fastställa, om viss släpvagn är lämpad att kopplas till viss bil, jämte förbud mot att låta släpvagn dragas av bil med mindre dylik besiktning ägt rum och fordonen därvid godkänts för koppling till varandra.

Ett hinder för genomförande av en ordning sådan som den nu skisserade består emellertid i att statens bilinspektion icke förfogar över tillräckliga resurser att verkställa erforderliga besiktningar. Enligt preliminär uppskattning skulle för ett konsekvent genomförande av systemet erfordras omkring 31 000 besiktningar, vilket — även med hänsyn tagen till att flertalet förrättningar sannolikt blir föga tidskrävande — är avsevärt mera än vad som kan genomföras inom rimlig tid med inspektionens nuvarande personalresurser utan att andra, lika angelägna arbetsuppgifter eftersättes.

Den omständigheten att systemet med samtidig besiktning av dragfordon och släpvagn icke lämpligen kan genomföras totalt och i ett sammanhang behöver dock icke hindra, att det införes successivt i en takt, som står i lämpligt förhållande till förefintliga personalresurser vid bilinspektionen. Därvid bör besiktningsskyldighet först införas i fråga om sådana kategorier av släpfordon, vid vilkas användning det erfarenhetsmässigt är av särskilt stor vikt att kopplingsanordningarna är väl tillpassade och hålles i gott skick. Främst torde härvid böra ifrågakomma vissa typer av vagnar, vilka kan lastas så, att tyngden till avsevärd del kommer att vila på kopplingen och därigenom utsätter denna för särskilt stora påfrestningar. En annan kategori, som bör uppmärksammas, är släpvagnar med stela kopplingar, som lätt utsättes för knäckning. Vidare bör hänsyn tagas till släpvagnarnas storlek och lastförmåga.

Enligt mitt bedömande innebär det skisserade besiktningssystemet, som under hand diskuterats med väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, så stora fördelar ur säkerhetssynpunkt, att det snarast bör genomföras i den utsträckning, som är möjlig. Härigenom vinnes bl. a. att en viss översyn utan dröjsmål kommer till stånd av kopplingsanordningarna på sådana släpvagnar, som medför särskilt stora olycksrisker. Detta är av särskilt stort värde i nuvarande situation, då allvarliga brister konstaterats föreligga på detta område. Vidare blir det möjligt att öva kontroll över efterlevnaden av den föreslagna nya bestämmelsen om förbud i vissa fall att koppla släpvagn till annan bil än sådan, som har passande bromsutrustning för anslutning av släpvagnens bromssystem.

Det grundläggande stadgandet om besiktningsskyldighet bör — liksom äldre bestämmelser av denna karaktär — få sin plats i vägtrafikförord-

ningen. För att möjliggöra en smidig anpassning efter tillgängliga resurser torde däremot föreskrifter om tidpunkten för besiktningsskyldighetens inträde böra meddelas av Kungl. Maj:t i särskild kungörelse. — I vägtrafikförordningen bör vidare införas nödiga föreskrifter om besiktningens ändamål och om förfarandet vid besiktning. För att efterlevnaden av bestämmelserna skall kunna kontrolleras torde därjämte böra föreskrivas skyldighet för fordonsförare att under färd medföra intyg rörande verkställd besiktning. Detaljbestämmelserna i detta ämne synes lämpligen kunna utformas efter förebild av andra bestämmelser i vägtrafikförordningen om skyldighet att medföra vissa handlingar, t. ex. körkort.

Bestämmelserna om de av mig förordade besiktningarna — för vilka det synes lämpligt att använda benämningen »särskilda kopplingsbesiktningar» — torde böra inflyta under särskild rubrik såsom en ny paragraf i vägtrafikförordningen närmast efter de i 24 § förekommande bestämmelserna om kontrollbesiktning. Den nya paragrafen får sålunda beteckningen 24 a §. I 65 § 2 mom. första stycket vägtrafikförordningen torde böra upptagas en bestämmelse, varigenom förseelse, bestående i brukande av släpvagn utan föreskriven besiktning, belägges med dagsböter. Underlåtenhet att under färd medföra besiktningssintyg synes böra upptagas bland de förseelser, som enligt tredje stycket av 6 mom. i samma paragraf skall straffas med böter högst trehundra kronor. Vidare erfordras ett tillägg till 69 § vägtrafikförordningen rörande straffrihet i vissa fall för den som av tillfälligt förbiseende underlåter att medföra besiktningssintyg och som inom viss kortare tid efter förseelsen visar upp sådant intyg för polismyndighet eller åklagare.

De nya bestämmelserna i vägtrafikförordningen bör träda i kraft den 1 juli 1961. Därest så sker, torde kungörelse med närmare föreskrifter om besiktningsskyldigheten kunna utfärdas i början av juli och besiktningar i viss omfattning komma till stånd redan under senare hälften av år 1961.

### **Användande av blinkljus såsom varningsanordning på fordon**

#### ***Gällande bestämmelser***

Angående de belysningsanordningar, som skall finnas på olika slag av fordon, finns detaljerade bestämmelser i 3—6 §§ vägtrafikförordningen. Dessa innehåller icke något förbud mot att föra lykta med blinkande ljus.

Vissa ytterligare bestämmelser om fordonsbelysning finns meddelade i 51 § vägtrafikförordningen. Första och andra styckena i paragrafen innehåller föreskrifter om skyldighet i vissa fall att hålla de i 3—6 §§ angivna belysningsanordningarna tända. I tredje stycket finns liknande föreskrifter med avseende å parkerade fordon. Fjärde stycket innefattar förbud att begagna bländande ljus vid färd med fordon på väg, där tillfredsställande

belysning är anordnad, eller vid möte med annat fordon eller när fordonet är uppställt på väg. Enligt föreskrift i femte stycket gäller vidare förbud att på fordon under färd visa annat än vitt eller gult sken framåt, såvida ej annat blivit i särskild ordning föreskrivet eller medgivet. Denna föreskrift avser dock icke körriktningsvisare.

#### *Framställning av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen*

I väg- och vattenbyggnadsstyrelsens inledningsvis omnämnda skrivelse den 23 februari 1961 har bl. a. framhållits, att styrelsen i syfte att trygga trafiksäkerheten i samband med vissa vägarbeten låtit utrusta verkets lastbilar och väghyvlar med särskilda varningsanordningar, bestående av en på vardera sidan av förarhytten anbragt lykta i form av ett varningsmärke i miniatyr med invändig belysning, som kan avge fast eller blinkande sken. Det blinkande skenet användes när det är särskilt angeläget att väcka trafikanternas uppmärksamhet. Eljest är skenet fast. Anordningen har varit till stor nytta. Styrelsen överväger dock att så småningom övergå till en annan liknande typ av varningsanordningar som under senare år kommit i marknaden och som består av en på förarhyttens tak placerad anordning med roterande strålkastare, vilken avger mycket skarpa och distinkta ljusblinker.

Motivet till att särskilda varningsanordningar i form av blinkljus anbragts på vägväsendets fordon ligger enligt styrelsen i att vissa sådana fordon med hänsyn till sina arbetsuppgifter måste framföras på sätt, som eljest icke är medgivet för vägtrafikanter. Styrelsen har hänvisat till att detta enligt 45 § 6 mom. vägtrafikförordningen är tillåtet under förutsättning att erforderliga försiktighetsmått iakttages. Liknande skäl kan enligt styrelsens mening åberopas för att även vissa andra fordon än vägväsendets utrustas med varningsanordningar bestående av blinkljus. Så har redan skett med vissa av statspolisens bilar, som ju ofta måste uppställas på väg på sådant sätt, att en särskild markering av fordonet är nödvändig. Vidare kan ifrågasättas, om icke bärgningsbilar, som är sysselsatta med bärgning av fordon, bör utmärkas på liknande sätt.

Enligt vad styrelsen uppgivit har emellertid även enskilda fordonsägare i ganska stor utsträckning börjat förse sina fordon med varningsanordningar som avger blinkljus och använda dem utan att grundad anledning därtill föreligger.

Styrelsen har som sin mening framhållit, att varningsanordningar av nu åsyftad art bör förbehållas fordon, för vilka påtagligt behov av särskild markering är för handen.

Med anledning av vad sålunda anförts har styrelsen föreslagit, att i 51 § 1 mom. sista stycket vägtrafikförordningen intages en bestämmelse, innefattande förbud att på fordon använda belysningsanordning med blinkande sken utan tillstånd av Konungen eller den myndighet Konungen därtill

förordnar. Bestämmelsen bör dock icke gälla körriktningsvisare. Tillståndsgivningen torde bära ankomma på styrelsen. Föreskrift härom torde lämpligen kunna införas i 2 § vägtrafikkungörelsen.

#### **Remissyttranden**

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsens framställning har tillstyrkts av *statens trafiksäkerhetsråd, NTF, KAK, M och MHF*. Sistnämnda förbund har dock som sin mening framhållit, att varningsanordningar av här åsyftat slag är berättigade även på vissa andra fordon än sådana som användes i väghållningsarbete, att tillstånd till användning av sådana bör givas då man kan räkna med att anordningen kan gagna trafiksäkerheten samt att förfarandet vid ansökan om tillstånd bör utformas så enkelt som möjligt.

#### **Departementschefen**

Blinkande ljus är en typ av varningsanordning, som hittills använts ganska sparsamt. På fasta anordningar förekommer det huvudsakligen endast vid järnvägs korsningar, färjlägen och rörliga broar. Härjämte har man numera i viss omfattning börjat använda blinkande gult sken i den rödgul-gröna färgserien på trafikfyror. Vidare nyttjas blinkande gult sken såsom varningstecken vid vägarbeten. På fordon har blinkljus allmänt kommit till användning för att utmärka ändring av körriktning men i övrigt nyttjats endast i speciella fall, t. ex. på vissa utryckningsfordon.

Ett blinkande sken är otvivelaktigt ägnat att tilldraga sig betydligt större uppmärksamhet i trafiken än ett fast sådant. Dess verkan som varningsanordning är därför mycket god. Det kan rent av sägas, att blinkljuset i detta hänseende står i särklass bland de anordningar, som lämpar sig för användning under mörkerförhållanden. Emellertid bör det icke användas i så stor omfattning, att dess varnande effekt därigenom avtrubbas. En alltför riklig förekomst av blinkljus skulle säkerligen verka högst irriterande på fordonsförare och andra trafikanter. Blinkljuset bör enligt min mening reserveras för användning i särskilda fall, då påtagligt behov av dylik markering föreligger.

Från nu angiven synpunkt torde icke finnas något att erinra mot att blinkljus såsom f. n. användes för att utmärka väghållningsfordon, vilka under pågående arbete framföres på ett sätt, som icke är tillåtet för trafikanter i allmänhet. Även i en del andra liknande fall, då särskilda försiktighetsmått är påkallade för att undvika fara för trafiken, bör blinkljus kunna få nyttjas såsom varningsanordning på fordon. Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen har i sin framställning lämnat exempel på ett par sådana fall. På sätt framgår av det förut anförda bör emellertid i princip eftersträvas en ganska stor restriktivitet vid användning av dylika anordningar.

Av nu anförda skäl bör i vägtrafikförordningen införas en särskild bestämmelse, som innebär förbud att använda blinkande ljus på fordon utan särskilt tillstånd. Bestämmelsen bör inflyta i 51 § 1 mom. vägtrafikförordningen såsom ett tillägg till sista stycket i momentet och torde lämpligen kunna utformas på sätt väg- och vattenbyggnadsstyrelsen föreslagit. Eftersom förseelse mot 51 § vägtrafikförordningen är belagd med straff enligt 67 § tredje stycket samma förordning, erfordras icke någon särskild straffbestämmelse.

Det torde ankomma på Kungl. Maj:t att framdeles vidtaga erforderlig följdändring i vägtrafikkungörelsen.

Den nya bestämmelsen synes böra träda i kraft den 1 juli 1961.

### Viss komplettering av bestämmelserna om färdskrivare

#### *Gällande bestämmelser*

Enligt 3 § 6 mom. vägtrafikförordningen skall bil i vissa fall vara försedd med instrument, som på ett varaktigt sätt upptecknar dels vid varje tidpunkt under färd bilens hastighet, dels körtiden, dels ock den tillryggalagda väglängden (färdskrivare). Bestämmelsen gäller endast tyngre fordon och endast i den mån Kungl. Maj:t så förordnar. Färdskrivaruppteckning skall av bilens ägare bevaras under ett år. Det åligger bilens ägare och förare att på anmodan överlämna av honom innehavda uppteckningar till besiktningsman eller polisman eller i övrigt till den myndighet Kungl. Maj:t förordnar. — I 65 § 1 mom. första stycket vägtrafikförordningen finns en straffbestämmelse för det fall, att fordon brukas på väg, oaktat fordonet icke överensstämmer med bestämmelserna i 3 § om fordonets beskaffenhet och utrustning. Straffet är dagsböter. I regel straffas fordonets ägare, men enligt föreskrift i 65 § 3 mom. skall i vissa fall föraren straffas jämte eller i stället för ägaren. Enligt 65 § 1 mom. andra stycket skall den, som icke efterkommer vad i 3 § 6 mom. sägs om skyldighet att bevara färdskrivaruppteckning eller att på anmodan överlämna sådan uppteckning, straffas med dagsböter.

Närmare föreskrifter om färdskrivare har meddelats genom kungörelse den 29 juni 1956 (nr 427). I nämnda kungörelse stadgas bl. a. att de ytterligare föreskrifter om färdskrivare, vilka kan erfordras, skall meddelas, efter samråd mellan statens biltrafiknämnd samt väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, av nämnden såvitt avser fordon som användes i yrkesmässig trafik samt av styrelsen såvitt avser övriga fordon. Med stöd av sagda bestämmelse har nämnden och styrelsen den 14 juni 1957 gemensamt utfärdat föreskrifter av innehåll, bl. a., att tidpunkt för ombyte av förare skall markeras genom härför avsedd anordning på färdskrivaren samt att på varje diagramblad skall antecknas fordonets registreringsnummer, datum då

diagrammet upptecknades ävensom förarens eller förarnas namn eller initialer.

### **Departementschefen**

Bestämmelserna i vägtrafikförordningen om färdskrivare tillkom år 1955. De har visat sig vara till nytta i flera olika hänseenden. Den omständigheten att hastigheten registreras kontinuerligt innebär helt naturligt en maning till föraren att iakttaga gällande hastighetsbestämmelser. Instrumentet ger också möjlighet att kontrollera förarnas körtid och därigenom hindra överträdelser av gällande bestämmelser om arbetstidens begränsning. Vidare möjliggöres en ur beskattningssynpunkt angelägen kontroll över brännoljaförbrukningen. Även fordonsägarna har nytta av instrumentet bl. a. genom att det möjliggör bättre kontroll över hur fordonet begagnas och därigenom främjar rationalisering av transporter.

För att färdskrivaren skall fylla sin uppgift fordras emellertid att bestämmelserna om dess användning och om redovisning av de verkställda färdskrivaruppteckningarna noggrant iakttages. I regel torde de också efterlevas på ett tillfredsställande sätt. En del försummelser förekommer dock på sina håll. Vidare — och detta är allvarligare — händer det ibland, att fordonsägare eller fordonsförare av någon anledning, t. ex. begången överträdelse av trafikreglerna eller föreskrifterna om arbetstidens begränsning, avsiktligt underlåter att efterkomma bestämmelserna. Efterlevnaden av bestämmelserna måste därför tryggas genom straffhot.

I ändamål att tillgodose behovet av straffbestämmelser vidtogs samtidigt med tillkomsten av bestämmelserna om färdskrivare i 3 § vägtrafikförordningen en viss ändring jämväl i 65 § nämnda förordning, varigenom förseelse mot de nya bestämmelserna belades med straff. I de senare tillkomna tillämpningsbestämmelserna har emellertid influtit en del föreskrifter, som saknar straffsanktion. Vissa av dessa föreskrifter är av sådan karaktär, att det utan straffbestämmelser är svårt att vidmakthålla nödig effektivitet i kontrollen. Närmare bestämt syftar jag på föreskrifterna om skyldighet att förse färdskrivaruppteckningarna med anteckningar för identifiering av fordon, förare och tidpunkt för upptagningen. Bristen på straffbestämmelser, som tryggar efterlevnaden av dessa viktiga föreskrifter, är ägnad att orsaka allvarliga olägenheter, något som bl. a. påtalats från fackligt håll.

Jag förordar dels att i 3 § 6 mom. vägtrafikordningen intages föreskrift om skyldighet för ägare av fordon, som skall vara försett med färdskrivare, att förse färdskrivaruppteckningarna med anteckningar i enlighet med vad därom bestämmes av myndighet, som Kungl. Maj:t förordnar, dels ock att i 65 § 1 mom. andra stycket samma förordning får inflyta en bestämmelse, varigenom underlåtenhet att efterkomma förstnämnda bestämmelse belägges med dagsböter. Bestämmelserna bör träda i kraft den 1 juli 1961.

## Tillfälliga hastighetsbegränsningar för motorfordon

### *Bestämmelser om hastighetsbegränsningar*

Någon bestämmelse om hastighetsbegränsning för motorfordon i allmänhet utom tätbebyggt område finnes icke meddelad i vägtrafikförordningen. Enligt 46 § 1 mom. vägtrafikförordningen skall emellertid fordons hastighet städse anpassas till vad trafiksäkerheten och behörig hänsyn till omständigheterna i övrigt kräver. Särskilt åligger det förare av fordon att hålla en med hänsyn till förhållandena tillräckligt låg hastighet i vissa närmare angivna fall, bl. a. vid vägkorsning och när sikten eljest är skymd, vid risk för bländning och då fordonet nalkas barn som uppehåller sig på eller invid vägen. I 56 § 1 mom. ges också vissa bestämmelser om högsta hastighet. Bussar och lastbilar med totalvikt överstigande 2,5 ton får icke föras med högre hastighet än 60 km i timmen, dock att hastigheten på motorväg får uppgå till 80 km i timmen. Angående högsta hastighet i vissa fall för fordon med ett eller flera tillkopplade släpfordon ges en del speciella regler, för vilka redogörelse lämnats i ett tidigare avsnitt. Enligt 56 § 2 mom. får fordons hastighet inom tätbebyggt område icke överstiga 50 km i timmen. Om myndighets befogenhet att göra undantag från nu nämnda bestämmelser stadgas bl. a. i 61 §. Enligt 61 § 1 mom. tillkommer det länsstyrelsen att beträffande viss allmän väg, gata eller annan allmän plats eller beträffande samtliga dylika vägar inom visst område meddela erforderliga föreskrifter om bl. a. färdhastighet. Länsstyrelsen äger därvid föreskriva lägre eller högre hastighet än som tillåtes i 56 §. I 67 och 68 §§ meddelas bestämmelser om straff för överträdelse av 56 § eller sådan av myndighet meddelad föreskrift som nu nämnts. Straffet är dagsböter.

Av speciellt intresse för det föreliggande ämnet är det försök med tillfälliga hastighetsbegränsningar, som gjorts omkring årsskiftet 1960—1961. Genom kungörelse den 9 december 1960 (nr 637) föreskrev Kungl. Maj:t en allmän hastighetsbegränsning för motorfordon under tiden den 22 december 1960—den 9 januari 1961. Högsta tillåtna hastighet bestämdes i kungörelsen till 80 km i timmen. Undantag från hastighetsbegränsningen stadgades för utryckningsfordon vid utryckning samt för fordon som användes av polis- och tullpersonal, läkare, barnmorska eller veterinär i brådskande yrkesutövning. Förseelse mot kungörelsen bestraffades med dagsböter, där ej förseelsen borde beläggas med straff enligt lagen om straff för vissa trafikbrott. — Genom kungörelse den 3 mars 1961 (nr 31) har Kungl. Maj:t åter meddelat föreskrift om tillfällig hastighetsbegränsning, denna gång under påskhelgen eller närmare bestämt under tiden den 29 mars—den 5 april 1961. Bestämmelserna skiljer sig från de tidigare endast därutinnan att högsta hastigheten satts till 90 km i timmen.



**Inkomna yttranden rörande erfarenheterna av hastighetsbegränsningen omkring årsskiftet 1960—1961**

De mest ingående undersökningarna rörande verkningarna av den tillfälliga hastighetsbegränsningen är de, som utförts av *statens trafiksäkerhetsråd*.

Enligt vad trafiksäkerhetsrådet framhållit måste ett försök till bedömning av hastighetsbegränsningens verkningar i stor utsträckning grundas på jämförelser med olycksstatistiken från tidigare år. Eftersom hastighetsbegränsning redan råder inom tätbebyggt område, måste jämförelsen begränsas till siffrorna från trafiken utom tätbebyggelse. Med hänsyn till siffermaterialets beskaffenhet kan sådan jämförelse f. n. anställas endast med motsvarande period kring årsskiftet 1959—1960. Vill man föra jämförelsen längre tillbaka i tiden, kan den icke grundas på siffror avseende enbart trafiken utom tätbebyggelse utan måste omfatta även trafiken inom tätbebyggt område.

En jämförelse mellan antalet trafikolycksfall utom tätbebyggt område vid årsskiftet 1960—1961 och under motsvarande period vid årsskiftet 1959—1960 visar enligt vad trafiksäkerhetsrådet framhållit en påtaglig nedgång under fartbegränsningsperioden. Förhållandet belyses genom följande av rådet lämnade sammanställning.

Olyckor	22/12 1959—9/1 1960		22/12 1960—9/1 1961	
	Antal	%	Antal	%
Med dödlig utgång.....	37	3,4	14	1,5
Med personskador (inkl. dödlig utgång).....	345	31,7	229	24,2
Övriga.....	742	64,9	718	74,3
Totalt	<b>1 087</b>	<b>100</b>	<b>947</b>	<b>100</b>

Trafiksäkerhetsrådet har framhållit, att sammanställningen visar en nedgång av antalet olyckor från 1 087 till 947 eller alltså med totalt 140. Siffrorna ger vidare vid handen, att av denna minskning med 140 icke mindre än 116 eller i runt tal 82 % föll på gruppen olyckor med personskador.

En sammanställning av procentuella andelen dödsolyckor och personskadeolyckor i hela antalet olyckor i landet under de mot fartbegränsningen svarande perioderna vid de tre närmast föregående årsskiftena ger enligt trafiksäkerhetsrådet följande siffror.

Tid	Dödsolyckor	Personskadeolyckor (inkl. dödsolyckor)
1957—1958	0,8	22,4
1958—1959	1,0	21,3
1959—1960	1,8	25,6
1960—1961	0,6	21,9

Dessa siffror, vilka såsom förut framhållits avser hela riket utan åtskillnad mellan tätbebyggt och icke tätbebyggt område, visar att frekvensen av svårare olyckor, som tidigare stegrats år från år och nått kulmen vid årsskiftet 1959—1960, under fartbegränsningsperioden vid årsskiftet 1960—1961 nedgick till värden som låg under dem för motsvarande period tre år tidigare.

Av intresse i förevarande sammanhang är även följande av trafiksäkerhetsrådet lämnade sammanställning av trafikolyckornas fördelning utom tätbebyggt område på vissa olyckstyper under fartbegränsningsperioden och motsvarande period kring årsskiftet 1959—1960.

Olyckstyp	22/12 1959—9/1 1960		22/12 1960—9/1 1961	
	Antal	%	Antal	%
Ensamt fordon.....	356	32,7	294	31,0
Möte.....	196	18,0	256	27,0
Omkörning.....	67	6,2	35	3,7
Påkörning bakifrån.....	44	4,0	34	3,6
Påkörning på parkerat fordon.....	39	3,6	47	5,0
Ändrad körriktning.....	55	5,1	42	4,4
Infart på huvudled.....	16	1,5	9	0,9
Annan körväg.....	43	4,0	47	5,0
Kollision mellan motorfordon och cykel eller moped.....	38	3,5	14	1,5
Kollision mellan motorfordon och fotgängare.....	58	5,3	35	3,7
Kollision mellan motorfordon och djur.....	88	8,1	68	7,2
Övrigt.....	87	8,0	66	7,0
Totalt	<b>1 087</b>	<b>100,0</b>	<b>947</b>	<b>100,0</b>
Härav under mörker.....	681	62,6	510	53,9
under dagsljus.....	406	37,4	437	46,1

Vad härefter angår innehållet i övrigt i de inkomna yttrandena betonas i dessa allmänt, att det icke är möjligt att göra något bestämt uttalande, huruvida och i vad mån nedgången av antalet olyckor under fartbegränsningsperioden i jämförelse med motsvarande period vid årsskiftet 1959—1960 beror på hastighetsbegränsningen som sådan. Såsom tänkbara medverkande orsaker har angivits den ovanligt stora och i pressen mycket omtalade olycksfrekvensen i november 1960, den omfattande propagandan inför hastighetsbegränsningen, den intensiva polisövervakningen, en möjligen med fartbegränsningen sammanhängande minskning av trafikintensiteten, förändringar i trafikens sammansättning m. m. *Statspolisintendenten* har som sin uppfattning angivit, att hastighetsbegränsningen medfört en sänkning av den allmänna hastighetsnivån och därmed en lugnare trafikrytm, något som i sin tur kan ha verkat nedbringande på olycksfallsfrekvensen. Emellertid har en tendens till förskjutning av hastighetsnivån allt närmare maximihastigheten kunnat förmärkas mot fartbegränsningsperiodens slut, särskilt i området kring Stockholm. — Den jämnare trafikrytmen har observerats också av *statens väginstitut*, som företagit en serie

mätningar under perioden. NTF har i detta sammanhang också betonat, att den generella maximeringen av hastigheten haft till följd en ökad förståelse hos trafikanterna för nödvändigheten att anpassa hastigheten efter vägförhållandena.

Beträffande fartbegränsningens inverkan på framkomligheten har enligt *statspolisintendenten* från 6 av landets 28 ordningsstatspolisavdelningar anmälts en något ökad tendens till köbildning. Från de övriga 22 avdelningarna har meddelats att ingen sådan tendens kunnat förmärkas. De fordonsköer, som på sina håll bildats, har enligt polisens erfarenhet varit korta — oftast mindre än 10 fordon — och har i allmänhet haft en lastbil i täten. — En härifrån avvikande uppfattning har redovisats av *MHF*, som framhållit att hastighetsbegränsningen försvårat omkörningarna och därigenom medfört en stark tendens till köbildning, något som i sin tur lett till att omkörningar av tunga fordon och fordon med låg motorstyrka ibland skett på platser som varit mindre lämpliga ur trafiksäkerhetssynpunkt. Också *Sveriges trafikbilägares riksförbund* har meddelat att hastighetsbegränsningen visat sig medföra en viss tendens till ökning av antalet omkörningar av tyngre fordon i motlut och vid backkrön.

Ehuru detta icke kunnat siffermässigt beläggas har man enligt *statspolisintendenten* inom polisen haft ett intryck av att trafikintensiteten på vägarna varit mindre under fartbegränsningsperioden än eljest. *Järnvägsstyrelsen* har meddelat att statens järnvägar hade en ökning av passagerarantalet med 5 %, och har för sin del uttalat förmodan, att denna ökning till viss del, troligen motsvarande en å två procentenheter, berott på att allmänheten avstått från att använda motorfordon och i stället anlitat kollektiva transportmedel. *SAS* och *Linjeflyg aktiebolag* har också haft en viss ökning av passagerarantalet men har ansett att endast en mycket ringa del därav haft samband med hastighetsbegränsningen. Ökning har kunnat konstateras också inom företag tillhörande *Svenska lokaltrafikföreningen*, men orsaken härtill har icke ansetts helt klarlagd.

Efterlevnaden av fartbegränsningen synes ha varit god. *Statspolisintendenten* har meddelat att inalles 290 000 fordon kontrollerats av polisen. Av dessa hade endast i runt tal 1 600 förts med högre hastighet än 80 km i timmen, och blott i 119 fall hade denna hastighet överskridits i sådan grad att anmälan till åtal ansetts böra ifrågakomma. Samtidigt har emellertid betonats, att väglaget under fartbegränsningsperioden icke varit sådant att det inbjudit till högre hastighet.

I yttrandena beröres också frågan om fortsatta försök med temporära fartbegränsningar. Samtliga hörda myndigheter och organisationer uttalar sig för att fortsatta försök göres. Rörande formerna går emellertid meningarna på några punkter isär. *Statens trafiksäkerhetsråd* har betonat, att försöken bör vara väl förberedda och åtföljas av noggrann bearbetning av erfarenheterna. Omfattningen av försöken måste bli beroende av det mål,

som uppställles. Vill man undersöka, i vad mån en generell hastighetsbegränsning inverkar på frekvensen av svårare olyckor, måste försöken göras mera omfattande och utsträckas över längre tid än om försöken syftar till att klarlägga hastighetsbegränsningens inverkan på totala antalet olyckor. I yttrandet har vidare framhållits, att försök, som begränsas till en kortare tidsperiod och äger rum blott vid speciella tillfällen såsom vid helger, icke berör annat än vissa delar av trafikströmmen och att de resultat, som framkommer vid försöken, därför icke utan vidare kan antagas äga allmän giltighet. Av vikt är att försök göres under sommaren, eftersom möjligheterna då är större än eljest att eliminera inverkan av väderlek och väglag på olycksfrekvensen och olyckornas svårighetsgrad. *Statpolisintendenten* har som sin uppfattning framhållit, att försök bör göras under en längre sammanhängande tid — förslagsvis en månad — omfattande en större helg. *Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen* har hävdadt, att försöken bör förläggas till tider då olyckskurvan når maxima, såsom vid de större helgerna samt under industrisemestrarna. Enligt *NTF* bör försöket upprepas vid större helger under ett par år. Också *M* har ansett att försöken bör vara kortvariga och ingå i en serie omfattande minst två år. Enligt *FoMo* bör två försök göras med delvis olika utformning i avseende å övervakningen. *KAK* har föreslagit, att man för jämförelses skull gör försök med samma intensiva propaganda och samma polisövervakning på vägarna som vid försök med hastighetsbegränsning men utan maximering av den tillåtna hastigheten.

I några yttranden föreslås att man vid kommande försök undantar vissa vägar från hastighetsbegränsningen. Enligt *väg- och vattenbyggnadsstyrelsen*, *NTF* och *FoMo* bör motorvägarna undantagas. *Statens trafiksäkerhetsråd* har däremot hävdadt att fartbegränsning i första hand är motiverad på de bättre vägarna och vägsträckorna. På sådana vägar är nämligen hastigheterna i allmänhet mycket höga, och där förekommer också de största hastighetsskillnaderna mellan olika fordon.

I några yttranden behandlas också frågan om den maximihastighet, som bör väljas vid kommande försök. *Statens trafiksäkerhetsråd* har uttalat att en hastighet av 80 km i timmen ej kan anses vara för låg under vinterhalvåret. Vid försök under den del av året då vanligtvis gott väglag råder och väderleken ej undergår snabba växlingar har däremot förordats en högre hastighet, förslagsvis 90 km i timmen. En hastighetsmarginal på 20 km i timmen bör finnas mellan den högsta hastigheten för tyngre fordon — f. n. 60 km i timmen — och den fartgräns, som föreskrives i samband med försöken. Endast härigenom erbjödes nämligen möjlighet till säkra omkörningar av tyngre fordon inom ramen för den begränsade hastigheten. Liknande synpunkter har framförts av *väg- och vattenbyggnadsstyrelsen*, *statens väginstitut*, *statpolisintendenten*, *NTF* och *MHF*.

**Departementschefen**

I diskussionen kring trafiksäkerhetsfrågor framföres icke sällan åsikten att en allmän hastighetsbegränsning skulle vara ett av de effektivaste medlen i kampen mot trafikolyckorna. Frågor om införande av hastighetsbegränsning har också under det sista årtiondet flera gånger varit föremål för övervägande av Kungl. Maj:t och riksdagen. År 1955 infördes en generell maximering av hastigheten inom tätbebyggda områden till 50 km i timmen. Däremot har man hittills avvisat tanken på en allmän hastighetsbegränsning inom de icke tätbebyggda delarna av riket.

Frågan om hastighetsfaktorns inverkan på olycksfrekvensen och på trafikolyckornas svårighetsgrad har under senare år tilldragit sig mycket stort intresse utomlands. I flera länder, bl. a. Frankrike och Västtyskland, har försök gjorts med temporära hastighetsbegränsningar i syfte bl. a. att så långt möjligt utröna hastighetens betydelse som olycksorsak. Denna utländska försöksverksamhet har med stort intresse följts av de svenska myndigheter och organisationer som har att vaka över och främja trafiksäkerheten. I syfte att erhålla ett vidgat underlag för bedömningen av behovet och värdet i nuvarande situation av motsvarande försök i vårt land tillkallade jag med Kungl. Maj:ts bemyndigande under sommaren 1960 en utredning med uppgift att insamla och bearbeta erfarenheterna från de utländska försöken med hastighetsbegränsning. Utredningen väntas kunna framlägga resultatet av sin undersökning i maj eller juni 1961.

Under november 1960 nådde olyckssiffran sin i vårt land hittills största höjd för månad. Den synnerligen allvarliga ökningen av antalet olycksfall var givetvis ägnad att inge starka farhågor inför den väntade ansvällningen av trafiken och det enligt erfarenheten ofta riskabla väglaget i samband med jul- och nyårshelgerna. Det framstod i detta läge icke som försvarligt att i avbidan på erfarenheter från utländska försök med tillfälliga hastighetsbegränsningar uppskjuta genomförandet av ett dylikt försök även i vårt land. Kungl. Maj:t beslöt därför på min hemställdan utfärda kungörelse angående tillfällig hastighetsbegränsning under en period omfattande helgerna omkring årsskiftet 1960—1961. Såsom tidigare nämnts uppmanades i samband därmed myndigheter och organisationer att noga följa försöket och att insamla material till bedömning av hastighetsbegränsningens verkningar.

Erfarenheterna av det första försöket med tillfällig hastighetsbegränsning bedömdes i ljuset av inkomna yttranden vara av den natur att — även om några säkra slutsatser icke kunde dragas rörande arten och graden av fartbegränsningens medverkan till den konstaterade minskningen av antalet olyckor — ytterligare försök borde göras. Med anledning härav har Kungl. Maj:t i mars detta år beslutat utfärda kungörelse innehållande föreskrifter om hastighetsbegränsning under en tidsperiod, omfattande bl. a. påskhelgen 1961.

Emellertid lärer det icke vara möjligt att på grundval av endast två försök bilda sig en säker uppfattning i fråga om hastighetsfaktorns inverkan på olycksfrekvensen och olyckornas svårighetsgrad. För detta ändamål tarvas ett grundligt studium, baserat på en serie försök. Av särskilt intresse är i detta sammanhang det förhållandet att minskningen av antalet olycksfall under fartbegränsningsperioden till den ojämförligt största delen hänförde sig till de svårare olyckorna. Förhållandet är ägnat att ge näring åt tanken att olyckorna i allmänhet blivit lindrigare än om hastighetsbegränsningen icke genomförts. Att med siffror belägga riktigheten av en dylik hypotes är helt naturligt icke görligt. Genom iakttagelser vid upprepade försök efter en på förhand noga övervägd metod erbjudes emellertid möjligheter att via brett upplagda jämförelser komma närmare svaret på frågan om hastighetsfaktorns roll i denna del.

Det förtjänar framhållas, att man i Danmark helt nyligen, under hänvisning till bl. a. de svenska erfarenheterna, vidtagit en lagändring i syfte att möjliggöra tillfälliga hastighetsbegränsningar.

Med hänsyn till behovet att i vårt land framdeles upprepa försöken med tillfälliga hastighetsbegränsningar synes det lämpligt att bestämmelser i ämnet får inflyta i vägtrafikförordningen i form av ett allmänt hållet stadgande enligt vilket det skall ankomma på Kungl. Maj:t att meddela de föreskrifter angående högsta hastighet som med hänsyn till särskilda förhållanden må för viss tid finnas påkallade beträffande riket i dess helhet eller visst område därav. För tydlighets skull bör tillika föreskrivas att sådan av Kungl. Maj:t meddelad föreskrift ej innebär ändring i eller upphävande av annan i vägtrafikförordningen eller med stöd därav meddelad föreskrift om lägre hastighet såvida annat icke uttryckligen angivits i samband med föreskriftens meddelande. Stadgandet torde lämpligen kunna inrymmas i 56 § vägtrafikförordningen såsom ett nytt moment med beteckningen 4 mom. Nuvarande 4 och 5 mom. erhåller sålunda de ändrade beteckningarna 5 mom. resp. 6 mom. Texten i dessa två moment bör i samband härmed jämkas något för att utmärka, att där stadgade undantag för utryckningsfordon m. m. gäller även vid tillfällig hastighetsbegränsning som föreskrivits av Kungl. Maj:t med stöd av 4 mom. Härjämte bör till stadgandet i 61 § vägtrafikförordningen, som handlar bl. a. om länsstyrelsens befogenhet att reglera färdhastigheten genom lokala trafikföreskrifter, fogas ett tillägg av innebörd, att länsstyrelsen för tid, då tillfällig hastighetsbegränsning gäller på grund av Kungl. Maj:ts förordnande, väl kan föreskriva lägre men ej högre hastighet än som angives i förordnandet. Vidare bör 67 § första stycket vägtrafikförordningen, som bl. a. innehåller stadgande om straff för överträdelse av hastighetsbestämmelserna i 56 §, ändras så, att detta stadgande utsträcker till att gälla överträdelse av föreskrift om tillfällig hastighetsbegränsning. Straffet blir dagsböter.

Jag vill i detta sammanhang tillägga, att jag avser att senare denna dag föreslå Kungl. Maj:t att tillsätta en särskild utredning i anslutning till de fortsatta försök med tillfällig hastighetsbegränsning som avses komma att äga rum vid instundande påskhelg och eventuellt även senare i år. Utredningens uppgift blir att förbereda och följa försöken samt att på grundval av de successivt vunna och bearbetade erfarenheterna lägga fram förslag till den vidare försöksverksamhet som må finnas påkallad i syfte att erhålla konkreta hållpunkter för bedömande av en tillfällig hastighetsbegränsnings inverkan på olycksfrekvensen samt olyckornas typ och svårighetsgrad. Utredningen bör tillika utveckla och redovisa de metoder efter vilka iakttagelser från försöken bör insamlas, grupperas och analyseras för att nå detta syfte.

Utredningen förutsättes kunna slutföras i sådan tid att dess förslag kan avges senast under oktober innevarande år. Därest förslaget skulle innebära fortsatt försöksverksamhet, blir det utredningens uppgift att följa densamma och bearbeta de ytterligare erfarenheter som därvid må vinnas samt att inkomma med därav föranledda tilläggs- eller ändringsförslag.

Utredningsarbetet hör inom ramen för det sålunda angivna syftet i första hand inriktas på att bringa klarhet i fråga om den effekt som en tillfällig hastighetsbegränsning kan ge vid olika maximihastighet och under varierande betingelser i avseende å trafiktäthet, trafikens sammansättning, vägförhållanden, klimattyp samt fartbegränsningsperiodens längd. Uppmärksamhet måste emellertid även ägnas behovet av att vinna närmare kännedom om återverkningarna även i andra hänseenden av en hastighetsbegränsning, såsom i fråga om köbildning och därmed sammanhängande förändringar i framkomligheten på vägarna, trafikintensitet, trafikrytm och medelresehastighet. Vad särskilt medelresehastigheten angår anmäler sig bl. a. även spørsmålet om hastighetsbegränsningens inverkan på befordringstider och transportkostnader samt eljest i transportekonomiskt avseende. Förbises bör icke heller intresset av att vinna närmare erfarenheter beträffande möjligheter och metoder att med tillgängliga resurser säkerställa efterlevnaden av meddelade bestämmelser om tillfällig hastighetsbegränsning.

Vid planläggningen av de fortsatta försöken med tillfällig hastighetsbegränsning skall självfallet hänsyn tagas till de erfarenheter, som vunnits av liknande försök utomlands. Den utredning, som tillkallats för detta ändamål, beräknas, såsom förut nämnts, komma att lämna sin redogörelse före instundande sommar. Om dessa försök torde dock redan på grundval av hittills tillgängliga upplysningar kunna sägas, att de till stor del burit improvisationens prägel och därför endast i begränsad omfattning torde kunna läggas till grund för den systematiska planläggning, varom här är fråga. Med den omfattning, uppläggning och inriktning som den av mig föreslagna utredningen kommer att få kan den sålunda förväntas bli av betydelse även på det internationella planet.

En utredning av nu angiven art kan sägas gälla frågor som till stor del faller inom området för den verksamhet som bedrivs av statens trafik-säkerhetsråd. Med hänsyn till omfattningen och arten av den undersökning varom här är fråga synes det emellertid mera ändamålsenligt att uppdraget lämnas åt en särskild utredning än att det anförtros en institution som huvudsakligen har karaktären av statligt forskningsråd. Givet är emellertid, att utredningsarbetet bör bedrivas i nära samverkan med rådet och med utnyttjande av den erfarenhet och sakkunskap, som rådet äger. Samverkan bör vidare äga rum med väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, statens väginstitut, statspolisintendenten, NTF och motororganisationerna. Det är dessutom angeläget att under utredningsarbetets och försöksverksamhetens gång ett utbyte av erfarenheter sker med de övriga nordiska länderna, varvid även möjligheten till en samordning av de svenska försöken med dem som anordnas i Danmark torde böra undersökas.

---

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

Föredraganden hemställer,

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

Med bifall till denna av statsrådets övriga ledamöter biträdda hemställda förordnar Hans Maj:t Konungen, att till riksdagen skall avlätas proposition av den lydelse bilaga till detta protokoll utvisar.

Ur protokollet:

*Curt Ohrner*