

Nr 55

Utlåtande i anledning av väckta motioner om ändring av vägtrafikförordningens stadgande om avstånd mellan fordon.

Andra lagutskottet har till behandling förehåft två inom riksdagen väckta, till lagutskott hänvisade motioner, nr 271 i första kammaren av herr *Edström* samt nr 236 i andra kammaren av herr *Gomér m. fl.*

I motionerna, vilka är likalydande, har hemställts, att den i 45 § 1 mom. vägtrafikförordningen för tyngre fordon föreskrivna bestämmelsen om visst avstånd till framförvarande fordon vid färd utom tätbebyggt område måtte utsträckas att gälla samtliga motorfordon.

Beträffande de skäl motionärerna åberopat till stöd för sin hemställan får utskottet, i den mån redogörelse därför inte lämnas i det följande, hänvisa till motionen II: 236.

Över motionerna har utskottet i den ordning 46 § riksdagsordningen föreskriver inhämtat yttranden från väg- och vattenbyggnadsstyrelsen samt statens trafiksäkerhetsråd. Utskottet har därjämte berett Folkrorelsernas motorförbund, Kungliga automobilklubben, Motormännens riksförbund och Motorförarnas helnykterhetsförbund tillfälle att yttra sig över motionerna. De tre sistnämnda har därvid avgivit yttrande genom sitt gemensamma organ Motororganisationernas samarbetsdelegation.

Gällande bestämmelser

Vägtrafikförordningen den 28 september 1951 innehåller i 47 § 3 mom. regler om hur omkörning skall tillgå och i 45 § 1 mom. regler om avstånd till framförvarande fordon i syfte att undgå påkörning. Enligt förstnämnda stadgande åligger det bland annat fordonsförare, som blivit uppmärksamgjord på förestående omkörning, att hålla till vänster och sakta farten, så att föraren av det omkörande fordonet får möjlighet att förfoga över tillräckligt utrymme på vägen. Enligt det sistnämnda stadgandet skall avståndet mellan två fordon avpassas så, att fara för påkörning inte föreligger, om det framförvarande fordonet stannas eller dess hastighet minskas. I syfte att motverka olycksriskerna i samband med omkörning stadgas vidare i 45 § 1 mom. för de fall då fordon, vars hastighet enligt 56 § är begränsad till 60 kilometer i timmen eller därunder, utom tätbebyggt område föres efter

annat fordon, att avståndet till det framförvarande fordonet skall, när förhållandena inte påkallar annat, anpassas så, att omkörande fordon utan fara kan föras in mellan fordonen. Fordon med sålunda begränsad hastighet är dels bussar och lastbilar med totalvikt överstigande 2,5 ton, dels ock med visst undantag bilar med tillkopplat fordon samt fordon med band eller hjulringar av järn eller annat hårt material.

Historik

Bestämmelsen att hastighetsbegränsade fordon skall hålla sådant avstånd till framförvarande fordon, att en omkörande utan fara kan svänga in mellan fordonen, har sitt ursprung i ett av 1953 års trafiksäkerhetsutredning framlagt förslag. I sitt år 1957 avgivna betänkande »Trafiksäkerhet II» konstaterade utredningen, att en omkörning ofta omöjliggjordes eller försvårades av att framförvarande fordon höll ett alltför kort inbördes avstånd till varandra. Särskilt påtagligt gällde detta beträffande de stora tunga lastbilarna, vilkas förare ofta hade en tydlig tendens att vilja följa tätt efter varandra. Efter mönster av vissa i USA och Danmark förekommande bestämmelser föreslog utredningen en bestämmelse av innehåll att, då fordon vilkas maximihastighet var begränsad till 60 kilometer i timmen eller därunder utom tätbebyggt område fördes efter varandra, avståndet till det framförvarande fordonet skulle, när förhållanden medgav det, avpassas så, att en omkörande utan fara kunde svänga in mellan fordonen. Undantaget skulle avse exempelvis sådana fall då fordonen gick fram med låg hastighet i långa köer.

Vid remissbehandlingen av utredningens betänkande tillstyrktes förslaget allmänt. I åtskilliga yttranden, bland annat från länsstyrelserna i Stockholms, Jönköpings, Västmanlands, Gävleborgs och Jämtlands län, vägförvaltningen i Södermanlands län, landsfogden i Gotlands län, Kungliga automobilklubben, Motorförarnas helnykterhetsförbund, Svenska omnibusägareförbundet, Svenska lokaltrafikföreningen, Föreningen Sveriges häradshövdingar och Svenska lasttrafikbilägareförbundet, ifrågasattes om icke regeln lämpligen borde utsträckas att gälla alla fordon eller åtminstone flera kategorier av fordon än dem som omfattades av utredningens förslag. Statspolisintendenten ansåg, att regeln borde gälla alla fordon, som färdades med påtagligt lägre hastighet än andra vägfarande, och Stockholms läns avdelning av föreningen Sveriges landsfiskaler uttalade sig för att regeln borde gälla oavsett det framförvarande fordonets beskaffenhet.

I propositionen nr 69 till 1958 års A-riksdag med förslag till ändringar i vägtrafikförordningen förklarade föredragande departementschefen, statsrådet Skoglund, utredningens förslag väl motiverat. Enligt hans mening talade emellertid starka skäl för att regeln vidgades att avse varje fordon, som fördes efter annat fordon med påtagligt lägre hastighet än annan på vägen framgående trafik. Däremot var han icke beredd att utan närmare undersökningar förorda en utvidgning av regeln att gälla fordon i allmänhet

när de framfördes med normal hastighet. Formuleringen »Då fordon, vars hastighet enligt 56 § är begränsad till 60 kilometer i timmen eller därunder, utom tättbebyggt område föres efter annat sådant fordon» i utredningens förslag ersattes därför i propositionen med formuleringen »I fall då fordon utom tättbebyggt område föres efter annat fordon med avsevärt lägre hastighet än övrig å vägen framgående trafik».

Andra lagutskottet, som behandlade propositionen, anslöt sig i sitt av riksdagen godkända utlåtande nr 20 till den tanke, som låg bakom förslaget, men uttryckte tveksamhet inför detsamma med hänsyn till den utformning den föreslagna författningstexten fått. Utskottet anförde:

Regeln skall enligt förslaget gälla blott fordon som framföres efter annat fordon med avsevärt lägre hastighet än övrig på vägen framgående trafik. I och för sig torde det kunna sägas, att regeln med lika stor rätt — med utgångspunkt från vissa bedömningsgrunder kanske med större rätt — borde gälla för de fall att fordonen framföres med normal hastighet. Ur denna synpunkt är bestämmelsens utformning mindre logisk och rent av ägnad att verka vilseledande. Vidare måste uttrycket »avsevärt lägre hastighet än övrig å vägen framgående trafik» betraktas som högst diffust och ägnat att leda till osäkerhet och konflikter vid tillämpningen. Departementschefen har förklarat, att han icke är beredd att utan närmare undersökningar förordna en utvidgning av regeln till att gälla fordon i allmänhet, när de framföres med normal hastighet. Bakom detta yttrande torde främst ligga farhågor för att en sådan utvidgning skulle föra med sig icke önskvärda konsekvenser i fråga om utsträckningen av de fordonsköer, som vid toppbelastningstid är att finna främst i närheten av större tätorter, och därigenom förvärra olägenheterna med avseende å den bristande kapaciteten hos trafiklederna under rusningstid. De nämnda olägenheterna torde kunna tänkas bli än mera betydande, och utskottet är icke heller berett tillstyrka en sådan utvidgning. Det torde över huvud — om man skall utgå från en annan gränsdragning än den utredningens förslagit i fråga om vilka fordon, som skall beröras av bestämmelsen — vara ytterst svårt att få till stånd en tillfredsställande utformning av densamma, såvida den icke skall göras generellt tillämplig för alla fordon. Även i andra hänseenden än vad nu berörts är den föreslagna utformningen mindre lycklig. Så torde exempelvis bestämmelsen, trots sin ordalydelse, icke avse att träffa det fall, då omkörning av det framförvarande fordonet avvaktas. Mot bakgrunden av det anförda vill utskottet förordna, att bestämmelsen utgår och att man även i fortsättningen litar till propaganda och upplysning för att hos motorfordonsförarna inpränta lämpligheten av att under vissa förhållanden lämna sådant utrymme till framförvarande fordon, att en omkörning underlättas. För övrigt torde det praktiska resultat, som bestämmelsen avser att åvägabrinda, ernås om alla vägtrafikanter iakttar den i vägtrafikförordningen meddelade föreskriften att sakta farten, när de uppmärksammat tillämnad omkörning. Därest någon föreskrift i ämnet över huvud skall meddelas i vägtrafikförordningen torde den åtminstone tills vidare böra inskränkas till att omfatta tyngre och långsammare fordon i enlighet med utredningens förslag.

I förordningen den 16 maj 1958 om ändring i vägtrafikförordningen (SFS 222/1958) inskränktes i enlighet med utskottets uttalande bestämmelsen att gälla endast för hastighetsbegränsade fordon, som fördes efter annat fordon.

Motionerna

Motionärerna framhåller, att den nuvarande bestämmelsen har avseende endast å de tyngre fordonen. Förare av personbilar kan därav dra den slutsatsen, att de icke är ålagda skyldighet att underlätta bakomvarandes omkörning genom att hålla tillräckligt avstånd. En skärpning av bestämmelsen framstår därför som väl motiverad och skulle enligt motionärernas mening dessutom motverka den olycksrisk för seriekrockar, som uppstår då för korta avstånd hålles i fordonsköer.

Remissyttrandena

Motionärernas förslag biträdades icke av någon av remissinstanserna.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen finner det sålunda mindre lämpligt att införa en föreskrift av så generell natur och anför:

En bestämmelse av den föreslagna innebörden synes med nödvändighet behöva innehålla undantag med avseende på sådana bakomvarande fordon, vars förare påbörjat eller avvaktar tillfälle till omkörning. Eftersom vid kontroll av åtljydningen av föreskriften om visst avstånd i åtskilliga fall föraren till sitt friande kan förmodas komma att anföra sådant skäl, som nyss sagts, torde i praktiken bestämmelsen ej komma att få avsedd effekt. I varje fall måste övervakningen av föreskriftens efterlevnad komma att medföra betydande svårigheter.

Visserligen får förmodas att motionärerna ej avsett att bestämmelsen skall avse tillfällen, då fordonsköer bildas vid tät trafik. Svårigheter kan emellertid det oaktat befaras uppstå att undgå försök till omkörning mellan fordon i fordonsköer i åtskilliga fall. Det må ock erinras om att bestämmelsen kommer att medföra risk för utdragnings av sådana fordonsköer, som bildas även vid mindre tät trafik, till men för åtskilliga fordonsförare, vars färdtider kommer att icke oväsentligt förlängas.

Enligt styrelsens mening kan emellertid övervägas, då det för ökad framkomlighet på vägarna är angeläget att söka undvika uppkomsten av fordonsköer, om nuvarande regel kan utsträckas till att omfatta även det fordon av annat slag, som följer närmast efter sådant tyngre fordon, som nu avses med den ifrågakvarande bestämmelsen.

Statens trafiksäkerhetsråd anser, att någon utvidgning av tillämpningsområdet för den i motionerna berörda bestämmelsen icke bör komma i fråga och anför, efter att först ha redogjort för departementschefens och andra lagutskottets uttalanden vid bestämmelsens tillkomst, följande:

Av motionerna framgår icke klart huruvida den önskade bestämmelsen avses skola gälla endast fordon som framföres med lägre hastighet än normalt eller om alla fordon oavsett hastigheten skola omfattas av regeln. Om avsikten är den förstnämnda kan mot förslaget resas samma invändningar som andra lagutskottet framförde mot departementschefens förslag år 1958. Om avsikten — vilket förefaller mest troligt — är att bestämmelsen skall vara helt generell uppkommer inga svåra gränsdragningsproblem men där-

emot kan befaras, att densamma kommer att vålla trafikstockningar framför allt i närheten av större tätorter. Så länge bestämmelsen gäller enbart tyngre fordon, vilkas hastighet är begränsad, vållas ej samma komplikationer. Dessutom måste framhållas, att riskerna i samband med omkörningar är väsentligt större då det omkörda fordonet är ett tungt, ofta med släpvagn försett, fordon.

Trafiksäkerhetsrådet uttalar avslutningsvis, att rådet i likhet med andra lagutskottet vid 1958 års riksdag anser, att det åsyftade praktiska resultatet kan ernås, därest gällande regler för omkörning iakttages.

Folkrorelsernas motorförbund anser också, att ett genomförande av motionärernas förslag skulle få till följd långa fordonsköer utom tätbebyggt område och därmed försämrade framkomlighet på vägarna och minskad trafiksäkerhet. Förbundet avstyrker därför motionerna.

Motororganisationernas samarbetsdelegation efterlyser statistiskt grundmaterial, som visar i vad mån avsaknaden av den av motionärerna föreslagna bestämmelsen varit bidragande till uppkomsten av olyckor.

Utskottet

I syfte att motverka olycksriskerna i samband med omkörning stadgas i 45 § 1 mom. vägtrafikförordningen att fordon, vars hastighet är begränsad till 60 kilometer i timmen eller därunder, skall utom tätbebyggt område i princip hålla sådant avstånd till framförvarande fordon, att en omkörande utan fara kan svänga in mellan fordonen. Under anförande att förare av icke hastighetsbegränsade fordon, framför allt förare av personbilar, på grund av bestämmelsens utformning kan få den uppfattningen att de icke är skyldiga att underlätta bakomvarandes omkörning genom att hålla s. k. omkörningslucka, hemställs i förevarande motioner att regeln utvidgas att gälla alla slag av motorfordon. En sådan skärpning skulle enligt motionärernas mening därjämte motverka den risk för seriekrockar, som uppstår då för korta avstånd hålles i fordonsköer.

I samband med tillkomsten av ifrågavarande regel 1958 uttalade såväl föredragande departementschefen som riksdagen, att det icke var lämpligt att utvidga regeln att gälla fordon i allmänhet. Bakom detta ställningstagande låg främst farhågor att en sådan utvidgning skulle medföra förlängning av de fordonsköer, som vid tät trafik uppstår i synnerhet i närheten av större tätorter, och därigenom ytterligare försvåra framkomligheten på vägarna. Dessa farhågor framstår numera med hänsyn till den under senare år kraftigt ökade trafiktätheten som är mer välgrundade, och ett genomförande av motionärernas förslag torde medföra risk för långa fordonsköer även på relativt stort avstånd från tätorterna. Därtill kommer att en bestämmelse av den föreslagna innebörden icke kan få avseende på sådana bakomvarande fordon, vars förare avvaktar tillfälle till omkörning. Vid kontroll av bestämmelsens efterlevnad kan befaras att föraren av det bakomvarande

fordonet även utan rätt åberopar att han inväntar lämpligt tillfälle att köra om. Då ett sådant påstående i många fall torde vara svårt att vederlägga, kommer övervakningen av bestämmelsens efterlevnad att medföra betydande svårigheter. Samma invändning kan visserligen resas mot den redan existerande föreskriften men gör sig icke där gällande med samma styrka. De hastighetsbegränsade fordonen har nämligen just på grund av föreskrifterna om maximihastighet icke lika stora möjligheter att företaga omkörningar. Med hänsyn till vad sålunda anförts finner utskottet icke skäl biträda motionärernas förslag. Den minskning av risken för olyckor i samband med omkörning, som motionerna syftar till, kan för övrigt uppnås om alla bilister iakttar den redan gällande regeln att hålla till vänster och sakta farten, när de uppmärksammat förestående omkörning. Vidare må erinras om att motionernas syftemål att motverka risk för seriekrockar i fordonsköer redan tillgodoses genom den generella föreskriften i vägtrafikförordningen att avståndet mellan två fordon skall avpassas så, att fara för påkörning ej föreligger, om det framförvarande fordonet stannas eller dess hastighet minskas.

Under åberopande av vad sålunda anförts får utskottet hemställa,
att förevarande motioner, I: 271 och II: 236, icke måtte
föranleda någon riksdagens åtgärd.

Stockholm den 24 oktober 1961

På andra lagutskottets vägnar:

AXEL STRAND

Vid detta ärendes behandling har närvarit

från första kammaren: herrar Strand, Nils Elowsson, Axel Svensson, fru Carlqvist, fröken Nordström, herrar Kaijser, Eric Peterson och Thorsten Larsson*;

från andra kammaren: herrar Anderson i Sundsvall, Nilsson i Göteborg, Rimmerfors*, Odhe*, Bengtsson i Varberg, fru Gunne*, herrar Johansson i Södertälje och Gomér.

* Ej närvarande vid utlåtandets justering.