

Nr 92

Kungl. Maj:ts proposition till riksdagen med förslag till förordning om ändring i vägtrafikförordningen den 28 september 1951 (nr 648); given Stockholms slott den 27 januari 1966.

Kungl. Maj:t vill härmed, under åberopande av bilagda utdrag av statsrådsprotokollet över kommunikationsärenden för denna dag, inhämta riksdagens yttrande över härvid fogade förslag till förordning om ändring i vägtrafikförordningen den 28 september 1951 (nr 648).

GUSTAF ADOLF

Olof Palme

Propositionens huvudsakliga innehåll

En ny kungörelse om vägmärken m. m. har aktualiserat vissa frågor om ändring i vägtrafikförordningen, vilka har samband med omläggningen av utmärkningen inför övergången till högertrafik. Frågorna rör bl. a. parkeringsbegreppet och införande av bestämmelser om s. k. motortrafikled. Förutom förslag till sådana ändringar upptar propositionen också frågan om undantag för polis-, väghållnings- och bärgningsfordon från vissa förbud i vägtrafikförordningen.

Förslag

till

Förordning

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

Härigenom förordnas, att 1 § 1 och 7 mom., 40 § 1 mom., 44 §, 45 § 7 mom., 48 § 1 och 4 mom., 49 § 2 mom., 56 § 1 mom., 60 § 2 mom., 61 § 1 mom. samt 64 § 1, 2, 3 och 4 mom. vägtrafikförordningen den 28 september 1951¹ skola erhålla ändrad lydelse på sätt nedan angives.

(Nuvarande lydelse)

(Föreslagen lydelse)

1 §.

1 mom. I denna — — — — — på skenor.
Angående huvudled och motorväg stadgas i 61 § 1 mom.

Angående huvudled, motorväg, motortrafikled samt på- och avfartsväg stadgas i 61 § 1 mom.

Vad i — — — — — mellan vägar.

7 mom. I denna förordning avses med

parkering: uppställning av fordon; dock räknas ej såsom parkering uppställning tillfälligt under kortare tid för åkandes av- eller påstigning, för av- eller pålastning av gods eller för annat liknande ändamål;

7 mom. I denna förordning avses med

parkering: uppställning av fordon; dock räknas ej såsom parkering uppställning tillfälligt under kortare tid för åkandes av- eller påstigning eller för av- eller pålastning av gods och ej heller uppställning under högst fem minuter för annat liknande ändamål;

parkeringsplats: område — — — av fordon.

40 §².

1 mom. Vägtrafikanter skall ställa sig till efterrättelse de anvisningar rörande trafiken, vilka meddelas genom uppsatta anslag, vägmärken och signaler. Anvisning genom trafiksignal för fordonstrafiken gäller även

1 mom. Vägtrafikanter skall ställa sig till efterrättelse de anvisningar rörande trafiken, vilka meddelas genom uppsatta anslag, vägmärken och signaler. Anvisning genom trafiksignal äger giltighet framför sådan an-

¹ Senaste lydelse av 1 § 1 mom., 44 §, 45 § 7 mom., 48 § 1 mom., 49 § 2 mom. samt 64 § 3 mom. se 1958: 222; av 48 § 4 mom. se 1956: 122; av 56 § 1 mom. se 1962: 263; av 60 § 2 mom. se 1960: 686; av 64 § 2 mom. se 1959: 259; samt av 61 § 1 mom. och 64 § 4 mom. se 1964: 732.

² I första stycket nuvarande lydelsen ingår den ändring som föreslagits i prop. 1965: 180. I den föreslagna lydelsen motsvaras denna ändring av andra stycket.

(Nuvarande lydelse)

för gående, om särskild trafiksignal för gående ej finnes.

Förare av utryckningsfordon må dock i trängande fall underlåta att följa i föregående stycke avsedda bestämmelser.

Finnas på väg skilda banor för olika slag av vägtrafikanter, skall fordon föras på bana, som är avsedd för fordonet. Finnas från varandra åtskilda banor för samma slag av fordon, skall fordon föras på den vänstra banan i körriktningen räknat. Å annan väg än motorväg må dock fordon tillfälligt föras på bana, som eljest ej må nyttjas för fordonet, om så i särskilt fall erfordras för korsande av banan eller föranledes av annan tvingande orsak och trafiksäkerheten ej äventyras därigenom.

Cykelbana på — — — — —

Motorväg må ej befaras med annat fordon än motorfordon, som är konstruerat för en hastighet överstigande 30 kilometer i timmen och enligt gällande bestämmelser får framföras med sådan hastighet. Vad nu sagts gäller dock ej användning av annat fordon för arbete å vägen eller för bärgning av skadat fordon.

Övningskörning må ej äga rum å motorväg.

44 §.

7 mom. Backning eller — — — — — övrig trafik.

Å motorväg må fordon ej backas eller vändas.

1† Bihang till riksdagens protokoll 1966. 1 saml. Nr 92

(Föreslagen lydelse)

visning om skyldighet att stanna före infart på korsande väg eller att lämna företräde som meddelas genom vägmärke.

Anvisning genom trafiksignal för fordonstrafiken gäller även för gående, om särskild trafiksignal för gående ej finnes.

Förare av utryckningsfordon må i trängande fall underlåta att följa i första stycket avsedda bestämmelser.

Finnas på väg skilda banor för olika slag av vägtrafikanter, skall fordon föras på bana, som är avsedd för fordonet. Finnas från varandra åtskilda banor för samma slag av fordon, skall fordon föras på den vänstra banan i körriktningen räknat. Å annan väg än motorväg och motortrafikled må dock fordon tillfälligt föras på bana, som eljest ej må nyttjas för fordonet, om så i särskilt fall erfordras för korsande av banan eller föranledes av annan tvingande orsak och trafiksäkerheten ej äventyras därigenom.

genom vägmärke.

Motorväg eller motortrafikled må ej befaras med annat fordon än motorfordon, som är konstruerat för en hastighet överstigande 30 kilometer i timmen och enligt gällande bestämmelser får framföras med sådan hastighet. Vad nu sagts gäller dock ej användning av annat fordon för arbete å vägen eller för bärgning av skadat fordon.

På motorväg eller motortrafikled får påfartsväg ej användas för avfart och avfartsväg ej för påfart.

Övningskörning må ej äga rum å motorväg eller motortrafikled.

Å motorväg eller motortrafikled må fordon ej backas eller vändas.

(Nuvarande lydelse)

(Föreslagen lydelse)

Fordon, som användes för arbete å vägen eller för bärgning av skadat fordon, må dock backas med iakttagande av de särskilda föreskrifter som väg- och vattenbyggnadsstyrelsen meddelar.

48 §.

1 mom. Fordonsförare, som ämnar passera eller eljest köra in på huvudled, skall dessförinnan stanna fordonet samt skall lämna företråde åt fordon på huvudleden. *Förare, som ämnar köra in på motorväg, skall lämna företråde åt fordon på denna.*

Förare, som — — — — — på vägen.

4 mom. Vad ovan — — — — — i 41 §.

Den i — — — — — 41 § 2 mom. sägs.

1 mom. Fordonsförare, som ämnar passera eller eljest köra in på huvudled, skall dessförinnan stanna fordonet samt skall lämna företråde åt fordon på huvudleden. *Vid infart från påfartsväg till motorväg eller motortrafikled är förare dock skyldig att stanna endast om trafikförhållandena påkalla det.*

Om myndighets befogenhet att göra undantag från bestämmelserna i 1 och 2 mom. stadgas i 61 och 63 §§.

49 §.

2 mom. Stannande eller uppställning på väg får icke utan att trafikförhållandena det föranleda äga rum:

a) på motorväg annorstädes än å parkeringsplats;

b) i skarp — — — — — därigenom försvåras.

Har fordon — — — — — från körbanan.

2 mom. Stannande eller uppställning på väg får icke utan att trafikförhållandena det föranleda äga rum:

a) på motorväg eller motortrafikled annorstädes än å parkeringsplats;

Förbudet i första stycket a) gäller ej fordon, som användes av polisman vid trafikövervakning. Utan hinder av förbudet må vidare fordon, som användes för arbete å vägen eller för bärgning av skadat fordon, stannas med iakttagande av de särskilda föreskrifter som väg- och vattenbyggnadsstyrelsen meddelar.

56 §.

1 mom. Sådan buss eller lastbil, vars totalvikt överstiger 3,5 ton, får icke föras med högre hastighet än 70 kilometer i timmen. Å motorväg må

1 mom. Sådan buss eller lastbil, vars totalvikt överstiger 3,5 ton, får icke föras med högre hastighet än 70 kilometer i timmen. Å motorväg och

(Nuvarande lydelse)

(Föreslagen lydelse)

dock hastigheten uppgå till 90 kilometer i timmen.

Har till bil kopplats fordon — — — — —

Har till bil kopplats endast — — — — —

motortrafikled må dock hastigheten uppgå till 90 kilometer i timmen.

sågs . . . 20.

dess tjänstevikt.

60 §.

2 mom. Det åligger — — — — — av körbana.

Gående får — — — — — störa trafiken.

Motorväg får ej nyttjas för gångtrafik.

Den som — — — — —

Motorväg eller *motortrafikled* får ej nyttjas för gångtrafik.

mot omgivningen.

61 §¹.

1 mom. Beträffande viss — — — — — i 54 §;

e) att viss väg skall anses såsom huvudled;

e) att viss väg skall anses såsom huvudled eller att på viss plats skall gälla annan föreskrift om stoppskyldighet än som följer av 48 § 1 mom. eller annan bestämmelse om företräde än som upptagits i 48 § 2 mom.;

f) att viss väg skall anses såsom motorväg; eller

g) andra särskilda — — — — — av trafiken.

Föreskrifter, som — — — — — av länsstyrelsen.

Länsstyrelsen äger — — — — — lägre hastighet.

f) att viss väg skall anses såsom motorväg eller *motortrafikled*; eller

Väg må ej förklaras för motorväg med mindre den är fri från korsning i samma plan med annan väg och är uppdelad i två genom skiljeremsa eller på annat sätt skilda körbanor, en för trafiken i vardera riktningen, samt är så inrättad, att fordon icke lämpligen kunna föras in på eller från vägen annorstädes än vid vägens ändpunkter och särskilt anordnade trafikplatser. Innan väg förklaras för motorväg eller lokal trafikföreskrift meddelas *beträffande motorväg* skall samråd ske med väg- och vattenbyggnadsstyrelsen.

Väg må ej förklaras för motorväg eller *motortrafikled* med mindre den är fri från korsning i samma plan med annan väg samt är så inrättad, att fordon icke lämpligen kunna föras in på eller från vägen annorstädes än vid vägens ändpunkter och på särskilt anordnade på- och avfartsvägar. Väg får förklaras för motorväg endast om den är uppdelad i två genom skiljeremsa eller på annat sätt skilda körbanor, en för trafiken i vardera riktningen. På- och avfartsväg höra till motorvägen eller *motortrafikleden från respektive intill den punkt länsstyrelsen för varje fall bestämmer. Motorväg och motortrafikled med undantag för på- och avfartsvägar äro huvudled, om ej länsstyrelsen med hänsyn till trafikförhållandena föreskriver annat för viss*

¹ I första stycket e) föreslagna lydelsen förutsätts den ändring som föreslagits i prop. 1965: 180 i fråga om 48 § 2 mom. I fjärde stycket nuvarande lydelsen ingår den ändring av bestämmelsen som föreslagits i nämnda prop. Denna ändring är i föreslagna lydelsen omarbetad redaktionellt.

(Nuvarande lydelse)

(Föreslagen lydelse)

vägsträcka. Innan väg förklaras för motorväg eller motortrafikled eller lokal trafikföreskrift meddelas för sådan väg skall samråd ske med väg- och vattenbyggnadsstyrelsen.

64 §.

1 mom. Vid allmän väg, gata eller annan allmän plats skall, där vägtrafikant bör göras uppmärksam på framförvarande fara, anbringas varningsmärke. Vad nu sagts skall, såvitt angår märke för korsning i samma plan med järnväg eller spårväg, gälla även för enskild väg, därest enligt stadganden, som avses i 7 mom., säkerhetsanordningar prövats erforderliga vid korsningen.

2 mom. Har beträffande allmän väg, gata eller annan allmän plats utfärdats lokal trafikföreskrift, avseende förbud eller påbud för trafiken på vägen, eller har beträffande enskild väg sådan föreskrift meddelats av myndighet, skall föreskriften, om så lämpligen kan ske, tillkännagivas genom förbudsmärke respektive påbudsmärke. Föreskrift om provkörning eller övningskörning må tillkännagivas i annan ordning.

Vid allmän väg, gata eller annan allmän plats må påbudsmärke, som avser tillkännagivande att cirkulationstrafik skall förekomma, att fordonsförare skall hålla till vänster om märket eller att fordonsförare skall hålla till höger om märket, anbringas där väghållaren finner nödigt, såvida häremot stridande lokal trafikföreskrift ej meddelats.

Har väg förklarats såsom motorväg, skola vid vägen uppsättas motorvägsmärken, utvisande vägens egenskap av motorväg och den plats, där motorvägen upphör.

3 mom. Vid allmän väg, gata eller annan allmän plats skall, enligt vad i detta moment stadgas, uppsät-

1 mom. Vid allmän väg eller gata eller annan allmän plats anbringas vägmärken i form av varningsmärken, förbudsmärken, påbudsmärken och upplysningsmärken.

Under vägmärke kan anbringas tilläggstavla med närmare anvisning om märkets innebörd eller giltighet eller med uppgift om avstånd till eller utsträckning av förbud eller annat som avses med märket.

2 mom. Varningsmärke användes för att ange för vägtrafikant att han bör vara uppmärksam på förhållande som kan medföra fara.

Förbudsmärke eller påbudsmärke användes för att ange att enligt denna förordning eller lokal trafikföreskrift förbud eller påbud gäller för trafiken. Kungl. Maj:t äger föreskriva, att sådant märke får användas även i annat fall.

Upplysningsmärke användes för vägvisning eller för att ge annan anvisning som kan vara av betydelse för vägtrafikant, såsom om huvudled, motorväg, parkeringsplats, övergångsställe eller hjälpanordningar.

Har lokal trafikföreskrift meddelats, skall märke uppsättas, om särskilda skäl ej föranleda annat.

3 mom. Varningsmärke för korsning med järnväg eller spårväg anbringas även vid enskild väg när säkerhetsanordning som avses i 7 mom. användes vid korsningen.

Föreskriften i 2 mom. fjärde stycket gäller även när myndighet meddelat lokal trafikföreskrift om förbud eller påbud för trafik på enskild väg.

(Nuvarande lydelse)

(Föreslagen lydelse)

tas märke för meddelande av upplysning för vägtrafikanter (u p p l y s n i n g s m ä r k e).

Vid väg, som enligt 61 § förklaras såsom huvudled, skola, där så finnes lämpligt, uppsätts särskilda märken för utvisande av vägens egenskap av huvudled. Plats, där huvudled upphör, skall utvisas genom märke.

Vid allmän väg eller gata, som utgör infartsväg till stad eller annat tätbebyggt samhälle, skall på här för lämpad plats uppsättas ortnamnsmerke, varå angives samhällets namn. Ortnamnsmerke må även uppsättas vid annan ort än nyss sagts, där så finnes lämpligt till upplysning för vägtrafikanter.

Där allmänna vägar stöta samman utom stads eller annat samhälles tätbebyggda område, skola vägvisare anbringas. Inom sådant tätbebyggt område skola på lämpliga platser uppsättas vägvisare till ledning för genomgångstrafiken. Vid allmän väg må, där sådan väg stöter samman med enskild väg, anbringas vägvisare med utmärkande av den senare vägens egenskap av enskild väg.

I anslutning till vägvisare, som anbringas på och avser riksväg eller genomgående länsväg, skall uppsättas märke med uppgift om vägens nummer (vägnummersmerke). Dyliga märken skola anbringas även på andra lämpliga platser utmed sådan väg. I anslutning till vägvisare, som i stad eller annat tätbebyggt samhälle uppsättes till ledning för genomgångstrafiken mellan olika delar av riksväg eller genomgående länsväg eller mellan skilda sådana vägar, må, om så finnes lämpligt, anbringas vägnummersmärken för utvisande av vederbörande vägs nummer.

Före livligt trafikerad vägkorsning skall, där så finnes lämpligt med

*(Nuvarande lydelse)**(Föreslagen lydelse)*

hänsyn till trafiken, uppsättas orienteringstavla.

Vid allmän väg, gata eller annan allmän plats må även i övrigt, där så finnes påkallat, uppsättas upplysningsmärke.

4 mom. Anbringande och — — — — — finnas uppsatta.

I den mån så erfordras må föreskrifter om uppsättandet av vägmärken meddelas av trafiknämnden.

Det ankommer på väg- och vattenbyggnadsstyrelsen att i mån av behov genom anvisningar eller på annat lämpligt sätt verka för enhetlighet i fråga om vägmärkens uppsättande.

Märke för upplysning om enskild eller kommunal inrättning av betydelse för vägtrafikanter får anbringas endast om länsstyrelsen beslutat därom. Anbringandet sker på sökandens bekostnad.

*Utdrag av protokollet över kommunikationsärenden hållet inför
Hans Maj:t Konungen i statsrådet på Stockholms slott
den 27 januari 1966.*

N ä r v a r a n d e:

Ministern för utrikes ärendena NILSSON, statsråden STRÄNG, ANDERSSON, LINDSTRÖM, LANGE, KLING, EDENMAN, JOHANSSON, HERMANSSON, HOLMQVIST, ASPLING, PALME, SVEN-ERIC NILSSON, LUNDKVIST, GUSTAFSSON.

Efter gemensam beredning med statsrådets övriga ledamöter anmäler chefen för kommunikationsdepartementet, statsrådet Palme, fråga om *ändring i vägtrafikförordningen* och anför.

Inledning

Den kommitté med ledamöter från Danmark, Finland, Norge och Sverige och med uppgift att utarbeta förslag till gemensam vägtrafiklagstiftning för de fyra länderna, som konstituerades i januari 1961 och antog namnet Nordisk vägtrafikkommitté (NVK), framlade den 31 mars 1965 ett betänkande med förslag angående vägmärken (SOU 1965: 33). På grundval av betänkandet och infordrade remissyttranden däröver har Kungl. Maj:t meddelat nya bestämmelser om vägmärken dels genom kungörelse den 21 januari 1966 (nr 25) om ändring i kungörelsen den 7 december 1951 (nr 744) angående vägmärken m. m., dels genom kungörelse denna dag om vägmärken m. m.

Det nya vägmärkessystemet, som i princip skall gälla från dagen för övergången till högertrafik den 3 september 1967, aktualiserar vissa frågor om ändring i vägtrafikförordningen den 28 september 1951 (nr 648). Jag anför att få ta upp till behandling dessa frågor jämte vissa förslag av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen och rikspolisstyrelsen rörande undantag från motorvägsbestämmelserna för vägghållningsfordon och polisfordon.

En av de frågor som anknyter till de nya bestämmelserna om vägmärken rör begreppet parkering. Ändrad definition av detta begrepp har föreslagits av *parkeringskommittén*¹ i ett den 18 september 1962 avgivet delbetänkande.

¹ Vid avgivande av betänkandet ingick i kommittén såsom ordförande landshövdingen Per Westling samt såsom sakkunniga direktören i Motormännens riksförbund Nils Ahlgren, riksdagsmannen chefredaktören Axel Andersson, riksdagsmannen redaktören Torsten Andersson, expeditionschefen Nils Aurén, borgarrådet Helge Berglund, överdirektören i väg- och vattenbyggnadsstyrelsen Gösta Hall, stadssekreteraren Torsten Henrikson och direktören Olof Träff.

de (stencilerat) med förslag till vissa ändringar i vägtrafikförordningen rörande parkering och annan uppställning av fordon m. m.

Över parkeringskommitténs betänkande har, efter remiss, yttranden avgetts av Göta hovrätt, hovrätten för Nedre Norrland, Stockholms rådhusrätt, Göteborgs rådhusrätt, rådhusrätten i Malmö, generalpoststyrelsen, väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, statens väginstitut, statens trafiksäkerhetsråd, statspolisintendenten, överståthållarämbetet, samtliga länsstyrelser, polisberedningen, trafikmålskommittén, Föreningen Sveriges landsfiskaler, Föreningen Sveriges polismästare, Föreningen Sveriges stadsfiskaler, Motororganisationernas samarbetsdelegation såsom organ för Kungliga automobilklubben, Motormännens riksförbund och Motorförarnas helnykterhetsförbund, Nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande, Stockholms handelskammare, Svenska droskbilägareförbundet, Svenska lasttrafikbilägareförbundet, Svenska lokaltrafikföreningen, Svenska omnibusägareförbundet, Svenska kommunförbundet, Svenska stadsförbundet, Svenska kommunaltekniska föreningen, Svenska vanförevårdens centralkommitté, De vanföras riksförbund samt Sveriges läkarförbund. Vid överståthållarämbetets och länsstyrelsernas yttrande har fogats av dem inhämtade yttranden från olika myndigheter och organisationer inom länet såsom landsfogde, vägförvaltning, magistrat, polismästare, stadsfiskal och landsfiskal.

Parkeringsbegreppet

Gällande rätt

49 § *vägtrafikförordningen den 28 september 1951 (nr 648)* — VTF — innehåller vissa generella bestämmelser om stannande, uppställning och parkering av fordon. Enligt 61 § förordningen kan också lokalt gällande föreskrifter utfärdas därom.

Begreppen stannande och uppställning av fordon definieras inte i vägtrafikförordningen. I det betänkande som legat till grund för lagstiftningen uttalas emellertid (SOU 1948: 34 s. 240): »Med 'stannande' av fordon avses själva åtgärden att bringa ett i gång varande fordon till stillastående, medan 'uppställning' betecknar fordonets kvarstående».

Med parkering förstås enligt 1 § 7 mom. VTF uppställning av fordon. Till parkering räknas emellertid ej uppställning tillfälligt under kortare tid för åkandes av- eller påstigning, för av- eller pålastning av gods eller för annat liknande ändamål.

Internationella överenskommelser

Den konvention rörande vägtrafik som undertecknats i Genève den 19 september 1949 och biträts av Sverige (Genèvekonventionen) upptar inte någon definition av begreppet parkering. Vid de överläggningar om en re-

vision av konventionen som sedan länge pågår inom Förenta Nationernas ekonomiska kommission för Europa (ECE) har man emellertid inom vederbörande underkommitté för vägtransportfrågor preliminärt enats om att konventionen bör kompletteras med definitioner av såväl begreppet stannande som parkering. Vidare han man inom ECE att ta ställning till ett förslag från Förenta nationernas ekonomiska och sociala råd (ECOSOC) till ny konvention om vägtrafik, innehållande bl. a. en bestämmelse som definierar dessa begrepp. Underkommitténs ännu inte definitiva ställningstagande i dessa frågor innebär, att enligt dess mening »stannande» skall avse det fall då ett fordon står stilla under den tid som erfordras för att ta upp eller sätta av passagerare eller för att lasta eller avlasta gods, medan »parkering» skall innefatta att ett fordon står stilla av annan orsak än nödvändigheten att undvika sammanstötning med annan vägtrafikant eller trafikhinder eller att efterkomma trafikföreskrifter samt stillaståendet ej begränsas till den tid som erfordras för att ta upp eller sätta av passagerare eller gods. Det skall emellertid vara tillåtet för varje fördragsslutande stat dels att anse som »stannat» varje fordon som »parkerats» i nyssnämnda mening under en period inte överstigande en tidsgräns fixerad genom nationell eller lokal lagstiftning, dels att anse som »parkerat» ett fordon som »stannats» i överensstämmelse med den förutnämnda definitionen under en period överstigande en tidsgräns fixerad genom nationell eller lokal lagstiftning.

Ministerrådet inom den europeiska transportministerkonferensen (CEMT) har genom beslut åren 1962—1964 antagit vissa regler för samordning av vägtrafikbestämmelserna. Därav framgår, att fordon skall anses parkerat om det lämnats stillastående på väg utöver den tidrymd som erfordras för att lasta eller avlasta gods eller för att möjliggöra passagerares på- eller avstigning. Även inom CEMT har förutnämnda konventionsförslag från ECOSOC granskats. Man har därvid preliminärt kommit fram till ett ställningstagande i fråga om begreppen stannande och parkering som helt överensstämmer med det nyss redovisade ställningstagandet av ECE:s underkommitté för vägtransportfrågor.

Parkeringskommittén

Enligt kommitténs mening saknas skäl att ändra den i vägtrafikförordningens förarbeten angivna innebörden av begreppen stannande och uppställning av fordon och kommittén föreslår inte någon bestämmelse därom.

Vad beträffar begreppet parkering anför kommittén, att den gällande definitionen är så vag att det mången gång ställer sig svårt att avgöra, om en fordonsuppställning är att anse som parkering. Särskilt uttrycken »tillfälligt under kortare tid» och »annat liknande ändamål» betecknas som svårförståeliga och ägnade att ge utrymme för skilda tolkningar.

Kommittén erinrar om, att högsta domstolen i ett mål om olaga parke-

ring (NJA 1959: 349) gjort följande uttalande, vilket tillmätts stor betydelse när det gäller gränsdragningen mellan parkering och annan uppställning.

Jämlikt 1 § 7 mom. vägtrafikförordningen räknas ej såsom parkering uppställning av fordon tillfälligt under kortare tid för åkandes av- eller påstigning, för av- eller pålastning av gods eller för annat liknande ändamål. — Såsom ändamål som nu sagts måste anses avhämtning i en butik av där beställda varor liksom ock inköp i en butik. Uppställning av fordon för sådant ändamål skall förty räknas som parkering, såframt uppställningen sker tillfälligt under kortare tid. Annat bedömande föranledes ej av att — såsom var händelsen i förevarande fall — varan före utlämnandet måste iordningställas, om blott icke därigenom den nyss angivna tidrymden för uppställningen överskrides. — På grund härav och då bilförarens uppställning av bilen ej kan antagas hava varat längre än tio minuter, finner Högsta domstolen bilföraren icke hava gjort sig skyldig till olaga parkering.

Kommittén konstaterar att man efter denna dom mångenstädes av praktiska skäl funnit det lämpligt att utgå från att fordonsuppställning upp till 10 minuter aldrig är att anse som parkering. Vidare tillämpar man oftast vissa säkerhetsmarginaler så att fordon opåtalat tillåts stå uppställda 12, ibland 15 minuter. Parkeringsförbuden medför därför f. n. inte tillräckligt snabb omsättning av fordonen. Därigenom blockeras utrymmena invid gatornas sträckstenskanter och många bilförare tillgriper dubbeluppställning med väsentlig reduktion av gatornas framkomlighet som följd.

På senare tid har myndigheterna flerstädes funnit sig föranlåtna att genom lokala trafikföreskrifter öka antalet stoppförbud eller utfärda s. k. uppmjukade stoppförbud, som ofta med inskränkningar av skilda slag medger av- och påstigning samt av- och pålastning av gods inom förbudsområdet. Denna utveckling bedömes av kommittén som ofördelaktig, bl. a. med hänsyn till att stoppförbud kan medföra onödigt långt gående inskränkningar i möjligheterna att stanna fordon exempelvis på busshållplats för passagerares av- och påstigning.

Sammanfattningsvis uttalar kommittén att såväl mångfalden av de ändamål som kan ursäktas uppställning på parkeringsförbjuden plats som den tillåtna varaktigheten av uppställning där medför dels att de generella parkeringsförbudsreglerna i vägtrafikförordningen i praktiken inte fyller sina avsedda ändamål dels att parkeringsförbudet, särskilt sett mot bakgrunden av ökad fordonsmängd och trafikintensitet samt stigande uppställningsbehov, inte längre utgör ett lämpligt medel för trafikreglering.

Nu angivna synpunkter har föranlett kommittén att föreslå en ny definition av begreppet parkering. Med parkering skall enligt förslaget avses »uppställning av fordon, med eller utan förare, dock icke uppställning för av- eller påstigning eller för av- eller pålastning av gods under tid som härför oundgängligen erfordras». Om den närmare innebörden av förslaget anför kommittén i huvudsak följande.

Den omständigheten att föraren sitter kvar i fordonet eller uppehåller sig i dess närhet och håller det under uppsikt medför inte f. n. att uppställningen faller utanför vad som är att anse som parkering. Detta förhållande står emellertid ej alltid klart för trafikanterna. Med hänsyn härtill har uttrycket »med eller utan förare» införts i definitionen.

Förslaget innebär att de ändamål med en fordonsuppställning som kan medföra att denna ej skall betraktas som parkering begränsas till av- och påstigning samt av- och pålastning av gods. För att sådan uppställning inte skall betraktas som parkering uppställs som villkor att för ändamålet tas i anspråk endast den tid som oundgängligen erfordras. När en avstigning slutförts genom att den avstigande lämnat fordonet medför därför fordonets kvarstannande på platsen att uppställningen blir hänförlig till parkering. Det normalt förekommande avgiftsupptagandet då taxibilar stannas för avlämnande av passagerare bör uppenbarligen inte medföra att uppställningen hänföres till parkering.

En kraftigt bidragande orsak till den föreslagna ändringen i parkeringsbegreppet har varit önskemålet att skapa ökade uppställningsmöjligheter för varudistributionens fordon. Även mera tidskrävande lastningar har ansetts böra få förekomma på parkeringsförbjudna platser. Genom att uppställningen ej får överskrida den tid som oundgängligen erfordras för av- eller pålastningen förhindras dröjsmål med lastningens påbörjande, avbrott i pågående lastning och fordons kvarstående efter slutförd lastning. Det har förutsatts att i av- och pålastning kan ingå också avlämnande respektive avhämtande av gods i lokal eller på plats i det uppställda fordonets närhet men däremot inte hopsamlade av allehanda varor före pålastning eller uppsortering av varorna efter avlastning. Vidare förutsätts av- och pålastning av gods vara för handen endast i de fall då det som lämnas eller hämtas har en ej alltför begränsad omfattning till antal, format eller tyngd eller då det rör sig om fortlöpande varudistribution eller fortlöpande hämtning av varor.

Den föreslagna skärpningen av parkeringsbegreppet bör leda till en omprövning av förefintliga lokala parkeringsförbud, då det på vissa platser där sådant förbud nu gäller kan antas vara tillfyllest med en mindre snäv föreskrift än ett förbud mot parkering i den av kommittén föreslagna meningen. Likaså kan det på vissa platser där någon typ av stoppförbud nu råder vara motiverat att ersätta detta förbud med ett parkeringsförbud.

Den föreslagna bestämningen av begreppet parkering innebär en anpassning till vad som är vanligast i de länder på den europeiska kontinenten med vilka vårt land har mera omfattande trafikutbyte. Denna rimmar också väl med vad som förordats av den grupp inom CEMT som har till uppgift att söka åstadkomma mera enhetliga trafikföreskrifter i Europas olika stater.

Remissyttrandena

Mot kommitténs uttalanden rörande *begreppen stannande och uppställning* av fordon har inte riktats någon anmärkning i de avgivna yttrandena.

Kommitténs förslag i fråga om utformningen av *begreppet parkering* har i huvudsak tillstyrkts eller lämnats utan erinran av *hovrätten för Nedre Norrland, Stockholms rådhusrätt, rådhusrätten i Malmö, statens väginstitut, statspolisintendenten, länsstyrelserna i Uppsala, Södermanlands, Jönköpings, Kronobergs, Kalmar, Gotlands, Blekinge, Kristianstads, Malmöhus, Hallands, Göteborgs och Bohus, Värmlands, Örebro, Västmanlands, Kopparbergs, Västernorrlands samt Västerbottens län, polisberedningen, Föreningen Sveriges landsfiskaler, Föreningen Sveriges polismästare, Föreningen Sveriges stadsfiskaler, Stockholms handelskammare, Svenska droskbilägarförbundet, Svenska lasttrafikbilägarförbundet, Svenska lokaltrafikföreningen, Svenska omnibusägarförbundet, Svenska landskommunernas förbund, Svenska stadsförbundet och Svenska kommunaltekniska föreningen.*

Länsstyrelserna i *Stockholms, Östergötlands, Älvsborgs, Skaraborgs, Jämtlands och Norrbottens län* har med vissa erinringar ställt sig positiva till en jämkning av parkeringsbegreppet i den riktning kommittén föreslagit.

Länsstyrelsen i Skaraborgs län anser, att bestämmelserna bör ges en mer nyanserad utformning som medger en smidig och med hänsyn till rådande förhållanden anpassbar tillämpning.

Övriga nyss angivna länsstyrelser har förordat en sådan uppmjukning av förslaget att från begreppet parkering undantas också uppställning av fordon under viss kortare tid för annat ändamål än av- och påstigning eller av- och pålastning av gods.

Länsstyrelsen i Älvsborgs län uttalar, att de uppställningar för inköp i butik, kiosk eller liknande, som enligt gällande lagstiftning anses kunna accepteras på parkeringsförbjudna platser, om de inte sker under längre tid än tio minuter, tillgodoser ett legitimt behov fullt jämförbart med de behov som kan åberopas till förmån för uppställning på liknande platser av varudistributionsfordon. I synnerhet är detta fallet, när uppställningen äger rum i och för sådana inköp som består i avhämtande av i förväg beställda varor. Länsstyrelsen anser därför, att uppställning av fordon för inköp i butik, kiosk eller liknande även i fortsättningen bör falla utanför vad som är att anse som parkering under förutsättning, att den sker under högst tio minuter.

Länsstyrelsen i Stockholms län ifrågasätter om inte uppställning av fordon i samband med uträttande av vissa enklare ärenden under en tid av en eller ett par minuter bör medges på parkeringsförbjuden plats och framhåller risken av att en skärpning av bestämmelserna som innebär att en dylik uppställning ej blir tillåten kan medföra stark irritation hos all-

mänheten och försvåra ett gott förhållande mellan denna och ordningsmakten.

Länsstyrelsen i Gävleborgs län framhåller, att förslaget såtillvida innebär en liberalisering för lastbilstrafiken att uppställning för av- och pålastning av gods medges på parkeringsförbjuden plats även under relativt långa tidsperioder, under förutsättning att den tid som tas i anspråk ej går utöver vad som oundgängligen erfordras. Länsstyrelsen ifrågasätter lämpligheten härav, då en så ojämn behandling av skilda trafikantkategorier sannolikt skulle komma att medföra slitningar mellan dessa kategorier inbördes av sådan art att den för trafiksäkerheten viktiga »trivseln i trafiken» äventyrades. Förslaget är enligt länsstyrelsens mening med hänsyn till den förmånliga behandlingen av varudistributionens fordon snarast ägnat att minska fordonsomsättningen, åtminstone i städernas cityområden. Länsstyrelsen säger sig närmast vara benägen att ansluta sig till tanken på att till gällande regler foga en uttrycklig begränsning av tiden för tillåten uppställning, kortare än nu tillämpade 10 minuter.

Yttranden som innebär att kommitténs förslag åtminstone för närvarande avstyrkes har avgivits av *Göta hovrätt*, *Göteborgs rådhusrätt*, *väg- och vattenbyggnadsstyrelsen*, *statens trafiksäkerhetsråd*, *överståthållarämbetet* och *Motororganisationernas samarbetsdelegation*.

Göta hovrätt ifrågasätter nödvändigheten av att i föreslagen utsträckning begränsa rätten att på parkeringsförbjuden plats uppställa fordon och framhåller, att det torde vara ett berättigat önskemål från allmänhetens sida att få korttidsparkera fordon också för andra ändamål än de av kommittén föreslagna.

Enligt *Göteborgs rådhusrätt* — som i och för sig inte finner en skärpning i sak av de nuvarande bestämmelserna påkallad — är det av kommittén föreslagna parkeringsbegreppet mindre lyckligt utformat. Rådhusrätten har funnit bestämmelsen, om en ändring skulle anses erforderlig, böra utformas så att till parkering hänföres uppställning under viss kortare tid, exempelvis fem minuter, dock att som parkering ej skall räknas uppställning för av- eller pålastning av gods under den längre tid som härför oundgängligen erfordras. En sådan bestämmelse har enligt rådhusrättens mening även den fördelen att den skulle underlätta kontrollen av parkeringsförbudens efterlevnad.

Enligt *väg- och vattenbyggnadsstyrelsens* yttrande skulle den föreslagna ändringen ej innebära sådana påtagliga fördelar för trafikanterna eller ur framkomlighetssynpunkt att det är motiverat att nu ändra bestämmelserna.

Statens trafiksäkerhetsråd framhåller, att den tolkningen av gällande vägtrafikförordning, att uppställning av fordon för ändamål som sägs i 1 § 7 mom. under högst 10 minuter ej utgör parkering, vunnit insteg i allmänhetens medvetande och i väsentlig utsträckning godtagits av domstolar och

polismyndigheter. Denna tolkning har enligt trafiksäkerhetsrådets mening befunnits tillfredsställande och några större problem i fråga om kontroll av parkeringsbestämmelsernas efterlevnad har inte försports. En övergång till ett nytt parkeringsbegrepp skulle därför innebära att en hävdvunnen uppfattning om begreppets innebörd undanröjdes och skapa irritation och övervakningssvårigheter. Då dessa nackdelar enligt trafiksäkerhetsrådets uppfattning är avgjort större än fördelarna av en ökad fordonsomsättning, anser sig rådet inte kunna biträda kommitténs förslag. Däremot föreslår trafiksäkerhetsrådet, att den praxis som utbildat sig lagfästes därigenom att från begreppet parkering uttryckligen undantas uppställning av fordon tillfälligtvis under kortare tid, högst 10 minuter, för av- eller påstigning, för av- eller pålastning av gods eller för annat liknande ändamål.

Också *polismästaren i Stockholm* har förklarat sig föredra en definition av parkeringsbegreppet som ansluter sig till nu gällande praxis.

Överståthållarämbetet anför, att det för Stockholms del inte torde föreligga något påtagligt behov av ett skärpt parkeringsbegrepp, samt att de gator i staden där trafiksvårigheterna är så besvärande att förbud mot parkering i den av kommittén föreslagna meningen skulle vara erforderligt är jämförelsevis fåtaliga. Det nuvarande parkeringsbegreppet måste enligt ämbetets mening efter klarlägganden i rättspraxis anses tämligen entydigt. Angivna förhållanden anser ämbetet tala mot den föreslagna regleringen. Emellertid talar även vissa skäl för en ändring av de nu gällande bestämmelserna, i vart fall på längre sikt. Hit hör bland annat angelägenheten av att parkeringsbegreppet internationellt utformas lika. Med hänsyn till att enligt vad kommittén upplyst arbete pågår i syfte att utforma ett enhetligt parkeringsbegrepp inom en rad europeiska stater och till att något överhängande behov av en ändring för vårt lands del ej föreligger, anser ämbetet att resultatet av detta arbete bör avvaktas, då det eljest kunde befaras att en ny ändring skulle bli nödvändig sedan frågans internationella handläggning avslutats.

Motororganisationernas samarbetsdelegation förklarar sig reagera mot att ett förslag med långtgående inskränkningar i bilisternas rättigheter framlägges på grundval av så allmänt hållna och föga bärande motiveringar som kommittén anför. Delegationen påpekar, att trafikförhållandena i våra största städer synes ha utövat avgörande inflytande på kommitténs ställningstagande och ifrågasätter riktigheten av att bestämmelser för hela riket grundas på dessa speciella förhållanden. Vissa av de resultat kommittén åsyftat, t. ex. undvikande av dubbeluppställningar, skulle kunna vinnas genom specialregler. Den föreslagna skärpningen kommer enligt delegationen i första hand att drabba privatbilisterna och de övriga bilister som ej använder sina fordon för transport av passagerare och gods. Enligt delegationens mening står den kategoriklyvning som blir en följd härav inte i överensstämmelse med svensk rättsuppfattning. Delegationen finner

det inte riktigt att utvälja vissa ändamål som skall kunna föranleda att fordon får uppställas på parkeringsförbjuden plats. Eftersom ett stillastående fordon alltid utgör samma hinder i trafiken oavsett för vilket ändamål det stannats synes det delegationen lämpligare att knyta undantagen från parkeringsförbudet till en bestämd tidsgräns. Delegationen föreslår därför, att från begreppet parkering undantas uppställning av fordon under förslagsvis högst 10 minuter eller för av- eller pålastning av gods under tid som härför skäligen erfordras. Samtidigt föreslås dels, att en särskild bestämmelse införes för att motverka dubbeluppställningar, dels att uppställning av fordon på buss- eller spårväghållplatser eller taxistationer förklaras tillåten under förutsättning att föraren har fordonet under sin omedelbara uppsikt så att han snabbt kan flytta det om så erfordras.

I flera av såväl de tillstyrkande som de avstyrkande yttrandena har påpekats, att den föreslagna bestämmelsen kan medföra tolkningssvårigheter, och har anmärkningar riktats mot detaljer i bestämmelsens utformning. Sålunda har framhållits, att kommittén i motiven uttalat, att till av- och pålastning ej skall hänföras avhämtande eller avlämnande av enstaka smärre föremål som ej ingår i fortlöpande varudistribution eller fortlöpande hämtning av varor men att denna begränsning ej framgår av den föreslagna lagtexten samt att motivuttalandet i och för sig ger upphov till svåra gränsdragningsproblem. Vidare har påpekats, att uttrycket av- och pålastning av gods kan orsaka tolkningsproblem, exempelvis när det gäller att bedöma om avhämtning av beställda varor i en butik skall kunna hänföras till pålastning av gods och att bestämningen av vilken tid som oundgängligen erfordras för ett visst ändamål kan medföra betydande svårigheter. Bl. a. *Svenska droskbilägareförbundet* framhåller att en taxiförarens inväntande av passagerare inte bör bedömas som parkering. Beträffande lagtextens formulering anser bl. a. de båda *hovrätterna* det ej med erforderlig tydlighet framgå att tidsbegränsningen hänför sig också till av- och påstigning. Enligt *Stockholms rådhusrätt* saknas behov av det förtydligande tillägget »med eller utan förare».

I de tillstyrkande yttrandena har flerstädes framhållits angelägenheten av att gällande lokala trafikföreskrifter omprövas i samband med att den föreslagna ändringen genomförs. *Hovrätten för Nedre Norrland* betonar vikten av att förbud ej meddelas i större omfattning än att de kan effektivt övervakas och upprätthållas, då det eljest kan befaras att bestämmelserna ej kommer att efterlevas och att respekten för dem går förlorad. *Stockholms rådhusrätt* understryker, att en kraftig beskärning av gällande lokala parkeringsförbud bör ske i samband med att kommitténs förslag genomförs, då det inte kan vara lämpligt att ett flertal gator i en stads centrala delar ej begagnas för uppställning av fordon vid uträttande av kortvariga ärenden.

Rådhusrätten hänvisar härvid till att parkeringsförbud kan ersättas med föreskrifter om på olika sätt tidsbegränsad parkering. *Stockholms handelskammare* uttalar, att ett parkeringsförbud av den innebörd som följer av kommitténs förslag framstår som alltför strängt för att kunna komma till generell användning. Parkeringsförbud bör därför komma i fråga endast på de allra känsligaste gatorna, medan på övriga ställen där parkeringsförbud nu råder parkering bör tillåtas med viss tidsbegränsning. *Statens väg-institut* och *Svenska kommunaltekniska föreningen* finner den föreslagna ändringen lämpligen böra träda i kraft först efter en viss övergångstid för att de lokala myndigheterna skall få möjlighet att vidta åtgärder — exempelvis anordna parkeringsplatser — i syfte att minska de olägenheter för bilisterna som ändringen kan väntas medföra.

Frågans fortsatta behandling

Parkeringskommitténs nu redovisade förslag befanns, sedan remissbehandlingen avslutats, inte böra föranleda någon omedelbar lagstiftning i avvaktan på NVK:s arbete. NVK:s betänkande med förslag till enhetliga nordiska trafikregler, innehållande också en definition av begreppet parkering, torde vara att vänta tidigast under sommaren.

De nya bestämmelserna om vägmärken som beslutats denna dag innebär vissa ändringar i systemet för utmärkning av rätt och förbud att parkera. Inför den omskylltning som skall företagas och i princip vara genomförd vid övergången till högertrafik har från skilda håll framförts önskemål om en omedelbar ändring av parkeringsbegreppet utan att resultatet av det internordiska samarbetet avvaktas. Bl. a. har Svenska stadsförbundet i skrivelse till Konungen den 17 december 1965 med hänsyn till inte bara vägmärkena utan också städernas trafikplanering i stort krävt, att om en ändring av begreppet avses komma till stånd senast den 3 september 1967, besked i frågan lämnas omgående.

Övriga frågor

Motorväg och huvudled

Enligt 61 § 1 mom. VTF tillkommer det länsstyrelsen att genom lokal trafikföreskrift förklara viss väg som motorväg. Sådan förklaring får inte ske utan att vägen fyller vissa angivna förutsättningar. Den skall vara fri från korsning i samma plan med annan väg och vara så inrättad att fordon inte lämpligen kan föras in på eller från vägen annorstädes än vid vägens ändpunkter och särskilt anordnade s. k. trafikplatser. I prop. 1965: 180 har som en ytterligare förutsättning upptagits, att vägen skall vara uppdelad i

två genom skiljeremsa eller på annat sätt skilda körbanor, en för trafiken i vardera riktningen.

Särskilda trafikregler för motorvägar återfinns på skilda ställen i VTF som undantag från eljest gällande bestämmelser. I 44 § första stycket undantas motorväg när det gäller rätt att tillfälligt av tvingande orsak föra fordon på sådan bana på vägen som annars inte får nyttjas för fordonet. Samma paragraf tredje stycket innehåller förbud för färd på motorväg med annat fordon än motorfordon som är konstruerat för en hastighet överstigande 30 kilometer i timmen och enligt gällande bestämmelser får framföras med sådan hastighet. Övningskörning får enligt 44 § fjärde stycket inte äga rum på motorväg. 45 § 7 mom. andra stycket innehåller förbud att backa eller vända fordon på motorväg. Om korsande möte gäller enligt 48 § 1 mom. första stycket att förare, som ämnar köra in på motorväg, skall lämna företräde åt fordon på motorvägen. Stannande och uppställning i annat fall än då trafikförhållandena föranleder det är generellt förbjudet på motorväg annorstädes än på parkeringsplats. Bestämmelsen härom återfinns i 49 § 2 mom. Högsta tillåtna hastighet för buss eller lastbil med totalvikt överstigande 3,5 ton är enligt 56 § 1 mom. första stycket 90 km i timmen på motorväg mot 70 km i timmen när det gäller övriga vägar. De bestämmelser om tillfällig hastighetsbegränsning som hittills utfärdats med stöd av 56 § 4 mom. har i allmänhet inte omfattat motorväg. Slutligen gäller enligt 60 § 2 mom. tredje stycket att motorväg inte får nyttjas för gångtrafik.

Genom lokal trafikföreskrift kan länsstyrelsen också med stöd av 61 § 1 mom. VTF förklara, att viss väg skall anses som huvudled. För sådan väg gäller den särskilda bestämmelsen om korsande möte i 48 § 1 mom. att fordonsförare, som ämnar passera eller köra in på huvudleden, dessförinnan skall stanna fordonet och lämna företräde åt fordon på denna.

Begreppet motorväg, som inte förekommer i Genèvekonventionen eller det samtidigt antagna protokollet rörande vägmärken, är vedertaget inom ECE och CEMT i det arbete på nya internationella överenskommelser som jag redovisat i avsnittet om parkeringsbegreppet. De särskilda bestämmelserna om motorväg i svensk lagstiftning ansluter sig i huvudsak helt till de ställningstaganden i ämnet som förekommit i detta internationella sammanhang. De smärre avvikelser som förekommer rör bl. a. den konstruktiva hastigheten hos motorfordon tillåtna på motorväg, där gränsen ansetts böra sättas till 40 i stället för som hos oss 30 km i timmen. I fråga om utmärkningen av rätten till företräde för fordon på motorväg i förhållande till trafiken på anslutande vägar har vid de internationella överläggningarna genomgående förutsatts, att den skall ske genom att på motorvägen uppsättes — förutom det motorvägsmärke som i vårt nuvarande system ensamt utvisar prioritet — det märke som de svenska bestämmelserna betecknar som »Huvudled». Därvid skall anslutande vägar förseas med märket »Lämna företräde» eller »Stopp vid vägkorsning».

NVK har i sitt betänkande om vägmärken, som framgår av vid betänkandet fogade bildbilagor, utgått från detta system för anbringande av vägmärken vid motorväg.

Begreppet huvudled — »väg med företräde» — är intaget i Genèvekonventionen och protokollet. Någon ändring härutinnan har inte ifrågasatts på internationellt plan. Den generella stopplikten vid infart på sådan väg är emellertid unik för Sveriges del.

Vid de överläggningar som inom kommunikationsdepartementet hållits med företrädare för väg- och vattenbyggnadsstyrelsen angående ett nytt vägmärkessystem har styrelsen begärt vissa ändringar i VTF för att möjliggöra en utmärkning på och vid motorväg som anknyter till det av NVK tänkta systemet. Styrelsens första förslag anknyter till de av NVK föreslagna och i den nya vägmärkeskungörelsen intagna bestämmelserna att dels märket »Motorväg» skall anbringas, förutom vid motorvägs början och på lämpliga platser utmed denna väg, vid början av påfartsväg till motorväg, dels märket »Motorväg upphör» skall användas, förutom för att utmärka plats, där väg upphör att vara motorväg, vid slutet av avfartsväg om inte särskilda förhållanden föranleder annat. Enligt styrelsens mening bör sådan utmärkning innebära att de särskilda trafikreglerna för motorväg skall äga tillämpning för påfarts- respektive avfartsvägen. Vidare anser styrelsen att motorvägs karaktär av prioritetsväg bör anknytas till att motorväg betraktas som huvudled och utmärks som sådan och inte som nu härledas ur en särskild företrädesregel i VTF vilken för trafikanten skall framgå av motorvägsmärket. Styrelsen har i sammanhanget pekat på de fördelar ett sådant system ger bl. a. genom att man på ett praktiskt och lättförståeligt sätt kan lösa prioritetsfrågan mellan två anslutande motorvägar i det den ena motorvägens karaktär av huvudled kan upphävas vid platsen för motorvägs-mötet.

Sistnämnda förslag har föranlett styrelsen att hemställa om ändrade bestämmelser också i fråga om stopplikten vid infart på huvudled från anslutande väg. Från den generella regeln härom i 48 § 1 mom. första stycket VTF bör enligt styrelsen undantag göras för fordon som förs in på motorväg, dock med möjlighet att för särskilda platser där trafikförhållandena påkallar det införa stopplikt genom lokal trafikföreskrift. Också i övrigt finner styrelsen det för vissa fall vara påkallat att undantag ges från skyldigheten att stanna inför huvudled. I enlighet med moderna trafiktekniska principer byggs numera i avsevärd omfattning anslutningsväg till huvudled på samma sätt som påfartsväg till motorväg för en parallell accelererande infart. Den nu gällande obligatoriska stopplikten på sådana platser står helt i strid med dessa principer och har i vissa fall föranlett att provisoriska »vinkelräta» utfarter till stora kostnader anlagts på tillfartsvägar där en parallell utfart med stoppskyldighet bedömts som trafikfarlig. Möjlighet att föreskriva undantag från stoppskyldigheten skulle vidare ska-

pa förutsättningar för införande av genomfartsleder inom tätbebyggt område. Med den bestämmelse om ovillkorligt företräde vid korsande möte för högerifrån kommande fordon som föreslagits skola gälla från dagen för trafikomläggningen (se prop. 1965: 180) blir det nödvändigt att vidta särskilda åtgärder med hänsyn till genomgående trafik på större vägar och gator. Styrelsen anser alternativet att förklara sådan led som huvudled i många fall vara naturligare och mer ändamålsenligt än att införa lokala trafikföreskrifter om väjningsplikt för anslutande gator och vägar. Enligt styrelsens mening torde emellertid det förordade alternativet inte vara praktiskt användbart utan att möjlighet till undantag från stoppskyldigheten ges. Undantagen i fråga om de här särskilt angivna fallen bör enligt styrelsens mening, till skillnad från undantaget från stopplikt vid motorvägar, meddelas genom lokala trafikföreskrifter.

Motortrafikled

På grundval av förslag i NVK:s betänkande har i den nu beslutade vägmärkeskungörelsen upptagits två nya anvisningsmärken betecknade »Motortrafikled» och »Motortrafikled upphör». Märkena som sådana har inte antagits genom någon internationell överenskommelse men är preliminärt godtagna i de förslag till nya överenskommelser varom överläggningar förts inom ECE och CEMT. Märkena avses komma till användning för utmärkande av väg som inte är motorväg men som är reserverad för motortrafik och till vilken inte finns direkt tillfart från fastigheter invid vägen. Det är också förutsatt, att samma regler som gäller för motorväg skall vara tillämpliga för detta slag av vägar.

Vissa andra förslag

Vid de överläggningar med väg- och vattenbyggnadsstyrelsens representanter som jag förut berört har framkommit, att i vissa fall utmärkande av företrädesrätt i vägkorsning måste ske så att trafiksignaler och märken kan komma att strida mot varandra. Detta gäller korsningar, där signal-systemet är i funktion endast viss tid på dygnet och där man för utmärkande av väjningsplikt under övriga tider måste förse en av vägarna i korsningen med varningsmärken av innebörden »Stopp i vägkorsning» eller »Lämna företräde». Dessa märken skall inte följas när signalerna visar grönt ljus. Styrelsen har därför föreslagit en allmän bestämmelse i 40 § 1 mom. första stycket vägtrafikförordningen med innehåll att anvisning från signal gäller framför anvisning genom vägmärke.

Styrelsen har vidare hemställt om vissa undantag från trafikreglerna för motorväg när det gäller fordon som används för vägarbete. Sådana fordon får med redan gällande bestämmelser, om erforderliga försiktighetsmått

iakttas, föras på sätt som med hänsyn till arbetet finnes nödigt utan hinder av de allmänna bestämmelserna i 45 § 1—5 mom. VTF om fordons plats på väg och i vägkorsning. Förbuden i 45 § 7 mom. och 49 § 2 mom. mot backning, vändning och stannande på motorväg ger ingen motsvarande lättnad för väghållningsfordonen. Detta medför att när sådana manövrer är oundgängliga vid arbete på vägen denna måste avstängas genom att särskilda säkerhetsanordningar framforslas och anbringas på platsen. Särskilt backningsförbudet har enligt styrelsen inneburit avsevärt hinder för väghållningsarbetet. I vissa fall har det också visat sig vara till men för trafiksäkerheten. Detta gäller främst de fall när plötsliga skador eller hinder uppstått på motorväg samt vintertid vid undanröjande av snö eller is eller vid sandning. Anbringande av säkerhetsanordningar är i sådana fall i allmänhet inte praktiskt möjligt. Vid sandning kan ofta s. k. mistor, d. v. s. avbrott i sandens spridning uppstå. Ett sådant avbrott, som kan få en längd på något hundratal meter, kan innebära ett större faromoment än om vägen ej alls vore sandad. På grund av backningsförbudet måste sandningsfordonet i sådana fall fortsätta sandningen och vid närmaste trafikplats återvända för att fylla i mistan. Detta kan i vissa fall innebära en omväg på flera tiotal kilometer. Styrelsen har framhållit, att den har möjligheter att genom instruktioner och tekniska anordningar vidta sådana åtgärder att trafikriskerna, om väghållningsfordon tillåts att i särskilda fall stanna och backa på motorväg, blir obetydliga.

Också från rikspolisstyrelsens sida har framförts önskemål om undantag från motorvägsreglerna. Enligt vad styrelsen framhållit är det inte möjligt att fullgöra nödvändig trafikövervakning på motorvägarna, om inte polisens fordon medges rätt att stanna på sådan väg.

Departementschefen

Sedan Nordisk vägtrafikkommittés våren 1965 framlagda betänkande med förslag angående vägmärken remissbehandlats har, som jag förut erinrat om, Kungl. Maj:t denna dag utfärdat ny kungörelse om vägmärken m. m. Bestämmelserna upptar vissa internationellt antagna nya vägmärken. Införandet av dessa har ansetts böra samordnas med den omläggning av märken som sker inför högertrafikreformen. Kostnaderna om införandet uppskjuts skulle enligt gjorda beräkningar öka med ca 5 mkr.

Det nya systemet innefattar bl. a. nya regler och märken för utmärkning av parkeringsförbud och begränsad rätt att parkera fordon. Användningen av dessa märken är givetvis avhängig av vad begreppet parkering som sådant innebär. Den nuvarande definitionen i 1 § 7 mom. VTF, som från begreppet undantar uppställning tillfälligt under kortare tid för åkandes av- eller påstigning, för av- eller pålastning av gods eller för annat liknande ändamål, har i skilda sammanhang under senare år starkt kritiserats. Par-

keringskommittén avgav, som närmare framgår av den tidigare redogörelsen, år 1962 ett betänkande med förslag till ny definition. Även om en majoritet av de remissinstanser som yttrade sig i frågan anslöt sig till förslaget, framkom vid remissbehandlingen på väsentliga punkter en rad sinsemellan och mot förslaget stridande synpunkter. Frågan fick därför vila tills vidare i avvaktan på det arbete på enhetliga nordiska trafikregler som bedrevs inom NVK.

NVK:s förslag till trafikregler och därmed till en lösning av frågan om innebörden av begreppet parkering har ännu inte lagts fram. Som framgår av vad dåvarande departementschefen anförde i prop. 1965:180 med förslag till ändringar i vägtrafikförordningen är det uteslutet, att någon ändring i trafikreglerna på grundval av förslag från NVK kommer att genomföras förrän efter det att trafikanterna haft tid att vänja sig vid högertrafiken. Inför omskyltningen till den 3 september 1967 har nu i skilda sammanhang berörda myndigheter och organ framfört önskemål om omedelbar ändring av bestämmelsen i 1 § 7 mom. VTF, oavsett samarbetet på internordiskt plan. Till stöd för denna begäran har främst åberopats att ändringen är nödvändig för en rationell trafikplanering. Om ändringen skjuts på framtiden, skulle en förnyad prövning av förbuden med därav följande ny omskyltning behöva företas efter trafikomläggningen.

Jag finner det anförda argumentet vara värt beaktande. Det framgår av min föregående redogörelse, att man i det internationella samarbetet för enhetliga vägtrafikregler numera vedertagit ett parkeringsbegrepp av betydligt mer restriktiv innebörd än det vi har i vårt land för närvarande. Någon uppställning för annat ändamål än för att ta upp eller lämna av passagerare eller gods tillåts i princip inte. Det förutsätts dock att fördragsslutande stat kan avvika från denna princip genom att fastställa en viss tidsgräns som skall överskridas för att parkering skall föreligga. I avvaktan på NVK:s ställningstagande i denna fråga anser jag ett definitivt avgörande böra anstå. Olägenheten med den nu gällande definitionen synes främst vara, att den lämnar utrymme för skilda tolkningar när det gäller att avgöra i vilken utsträckning uppställning för andra ändamål än lossning och lastning samt passagerares på- och avstigning är tillåten. Den tiominutersregel som vunnit visst stöd i domstolspraxis är ingalunda generellt given. Ett närmande till den internationella ståndpunkten bör därför göras genom att en tidsgräns införs i fråga om uppställning för andra ändamål än dem som uttryckligen nämns i bestämmelsen. En gräns på tio minuter anses av flera ansvariga myndigheter för rikligt tillmätt för att möjliggöra en ändamålsenlig trafikavveckling. Enligt min uppfattning bör gränsen därför sättas till fem minuter.

Jag föreslår således, att tiden för rätt att utan hinder av parkeringsförbud uppställa fordon för annat liknande ändamål än åkandes av- eller påstigning eller av- eller pålastning av gods preciseras i 1 § 7 mom. VTF och

därvid anges till fem minuter. Genom denna lösning anser jag mig så långt möjligt för närvarande ha tillmötesgått framställningarna i denna fråga.

Jag har förut redogjort för den innebörd som tillägges begreppet motorväg i svensk lagstiftning och för de särskilda regler som gäller för trafik på sådan väg. NVK har i sitt betänkande om vägmärken förutsatt ett system för utmärkning på motorväg jämte anslutande vägar som inte kan genomföras utan vissa ändringar i VTF. Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen har hemställt, att dessa ändringar nu företas så att det nya märkessystemet, som ansluter sig till det internationellt vedertagna, skall kunna genomföras i samband med övrig omskylltning inför trafikomläggningen. De ändringar som kommer i fråga är inte av sådan natur att de kan innebära några inlärningsproblem för trafikanterna. Den nya utmärkningen bygger på redan kända vägmärken. Den ger enligt min mening klarare anvisningar för fordonsförarna och därmed större säkerhet i trafiken. Jag förordar därför att ändringarna genomförs. De innebär i huvudsak följande.

Vid påfartsväg till motorväg anbringas motorvägsmärket endast vid påfartens början i stället för som nu dels som förvarning vid påfartsvägen, dels på motorvägens huvudkörbana vid påfartsvägens anslutning. På motsvarande sätt uppsättes märket »Motorväg upphör» där de egentliga avfartsvägarna slutar. På- och avfartsvägarna skall alltså ingå i motorvägen med de förbud mot trafik annat än med snabbgående fordon, mot stannande, backning och vändning etc. som detta innebär. När viss väg förklaras för motorväg, bör därför enligt 61 § 1 mom. VTF följa, att på- och avfartsväg hör till motorvägen från respektive intill den punkt länsstyrelsen för varje fall bestämmer. Samtidigt införes i författningstexten i övrigt de numera vedertagna begreppen på- och avfartsväg i stället för beteckningen trafikplats.

Företrädesrätten för den genomgående motorvägstrafiken anvisas inte som för närvarande genom motorvägsmärkena som sådana utan genom de märken som betecknar huvudled. Författningstekniskt förutsätter detta, att väg som förklaras för motorväg — på- och avfartsvägarna inte inbegripna — också blir huvudled. Eftersom skyldighet att stanna i princip är oförenlig med ett trafiksäkert sätt att köra in från påfartsväg på motorväg, måste den obligatoriska stoppskyldigheten hävas i fråga om huvudled som är motorväg. Där särskilda trafikförhållanden kräver det hör stoppskyldighet i stället kunna införas genom lokal trafikföreskrift. Det sagda föranleder ändrad lydelse av 48 § 1 och 4 mom. samt 61 § 1 mom. första stycket e) och fjärde stycket VTF.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen har framhållit vissa andra särskilda fall, där stopplikten vid huvudled motverkar en rationell planering och utmärkning. Styrelsen erinrar om att moderna trafiktekniska rön talar för accelerationsbanor vid infart inte bara på motorväg utan också på andra större vägar med hög trafikintensitet. Sådana anslutningsvägar har i viss

omfattning redan byggts men har ofta måst förses med kostnadskrävande provisoriska utfarter för att stopplikt skall kunna gälla utan fara för trafiken. Vidare har styrelsen — mot bakgrund av den nya regel i 48 § 2 mom. VTF om företräde som föreslagits i prop. 1965:180 — ansett möjligheten att på ett ändamålsenligt sätt utmärka genomfartsleder inom tätbebyggt område i många fall vara beroende av att den nu undantagslösa skyldigheten att stanna före infart på huvudled kan hävas lokalt. Jag finner de anförda omständigheterna påkalla, att i detta sammanhang möjlighet införs till undantag genom lokal trafikföreskrift från bestämmelsen i 48 § 1 mom. om skyldighet att stanna före infart på huvudled. Företrädesrätten för trafiken på huvudled berörs inte härav. Trafikanternas skyldigheter kommer liksom hittills att klart framgå av uppsatta vägmärken. Jag vill starkt betona att lokala trafikföreskrifter av angivet slag bör utfärdas med restriktivitet och med begränsning till de speciella fall som berörts här. 48 § 4 mom. och 61 § 1 mom. första stycket e) bör således inrymma möjlighet till lokala undantag i enlighet med det sagda. De nya bestämmelserna bör också, som förutsatts i prop. 1965:180, innefatta befogenhet att genom lokal trafikföreskrift meddela undantag från den i nämnda proposition i 48 § 2 mom. föreslagna företrädesregeln.

Mina förslag möjliggör en enhetlig utmärkning inte bara av prioriteten på motorväg och huvudled utan också av skyldigheten för trafikanter på anslutande vägar att — med eller utan stopplikt — lämna företräde åt fordon på motorväg respektive huvudled.

Någon principiell ändring av motorvägsreglerna i övrigt bör inte övervägas förrän i anslutning till den revidering av trafikreglerna som blir en följd av NVK:s arbete. I ett avseende anser jag mig dock av trafiksäkerhetsskäl böra föreslå ytterligare en mindre ändring. Det har upplysts, att man från polisens sida haft vissa svårigheter att hindra att fordon lämnar motorväg på de banor som byggts för påfart till vägen. Förbud mot avfart via påfartsväg liksom mot påfart via avfartsväg bör därför uttryckligen föreskrivas i VTF. En sådan bestämmelse har sin plats i 44 §.

Enligt förslag i prop. 1965:180 kommer från och med den 3 september 1967 att krävas mittskiljeremsa eller på annat sätt skilda körbanor för att väg skall klassas som motorväg. Vissa vägar som f. n. förklarats som motorväg kommer om förslaget genomförs inte längre att uppfylla de föreskrivna kvalifikationerna. Med hänsyn till trafiksäkerheten bör även i fortsättningen dessa vägsträckor vara förbehållna trafik med sådana fordon som tillåtes på motorväg och de strängare reglerna i övrigt för trafik på motorväg bör gälla för dem. Motsvarande gäller vägar som framdeles byggs med motorvägs standard fränsett skilda körbanor. I de nya vägmärkesbestämmelserna, som också i denna del grundats på ett internationellt underbyggt förslag av NVK, har upptagits två nya vägmärken »Motortrafikled» och »Motortrafikled upphör», avsedda till utmärkning av annan väg än

motorväg som är reserverad för trafik med motorfordon och för vilken trafikreglerna för motorväg skall vara tillämpliga. Jag föreslår nu, att begreppet motortrafikled i den angivna betydelsen införes i VTF och att därav föranledda ändringar vidtas i 1 § 1 mom. andra stycket, 44 § första, tredje och fjärde styckena, 45 § 7 mom. andra stycket, 48 § 1 mom. första stycket, 49 § 2 mom. första stycket a), 56 § 1 mom. första stycket, 60 § 2 mom. tredje stycket samt 61 § 1 mom. första stycket f) och fjärde stycket VTF.

Den nya vägmärkeskungörelsen och dess uppläggning föranleder mig att i förenklande syfte föreslå vissa ändringar i 64 § 1—3 mom. VTF. Samtidigt med en omredigering förordar jag att vissa detaljbestämmelser, som närmast sammanhänger med tillämpningen, får utgå ur förordningen. Kungl. Maj:t har med stöd av 64 § 6 mom. VTF angett väg- och vattenbyggnadsstyrelsens och trafiknämndernas befogenheter i fråga om anbringande av vägmärken i den nya kungörelsen. Bestämmelserna i 64 § 4 mom. andra och tredje styckena synes därmed överflödiga.

De nya vägmärkesbestämmelserna aktualiserar slutligen en fråga som rör upplysningsmärken för badplatser, näringsställen, bensinstationer och andra s. k. serviceanläggningar för trafikanterna. Bl. a. med hänsyn till de nya märken för sådana anläggningar som nu införts kan framställningarna om uppsättande av dessa märken väntas öka kraftigt i antal. Det kan givetvis inte komma i fråga att väghållarna åläggs att på egen bekostnad efterkomma alla sådana önskemål. Också med hänsyn till trafiksäkerheten måste uppsättandet av servicemärken starkt begränsas. För min del anser jag att det bör ankomma på länsstyrelserna att efter framställning besluta om uppsättande i det enskilda fallet skall få förekomma eller ej. Länsstyrelserna har enligt 39 § lagen om allmänna vägar och 22 § naturvårdslagen långtgående befogenheter att besluta om anbringande utomhus av reklam-anordningar o. d. Jag föreslår en bestämmelse med angivet innehåll i 64 § 4 mom. VTF. I bestämmelsen bör anges att anbringande av sådant märke sker på sökandens bekostnad.

De författningsändringar jag förordat i det föregående bör träda i kraft den 3 september 1967.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen har ytterligare hemställt dels om jämkning i 40 § 1 mom. första stycket VTF så att det klart utsäges, att anvisning genom trafiksignal gäller framför anvisning om företräde genom vägmärke, dels om ändrad lydelse av 45 och 49 §§ VTF så att väghållningsfordon tillåts stanna och backa på motorväg. Undantag från förbudet att stanna på motorväg har begärts också av rikspolisstyrelsen med hänsyn till de bilar som används av polisen för trafikövervakning. Jag ansluter mig till de anförda förut redovisade motiven för dessa ändringar och föreslår att de genomförs. Undantagen bör omfatta också bärgningsfordon. Med hänsyn till trafiksäkerheten bör föreskrifter meddelas om erforderlig restriktivitet i

tillämpningen och om särskilda försiktighetsmått när det gäller såväl väghållnings- som bärgningsfordonen. Det synes lämpligt att väg- och vattenbyggnadsstyrelsen utfärdar sådana föreskrifter. De nu föreslagna ändringarna är av den art att de bör träda i kraft utan dröjsmål.

Det torde få ankomma på Kungl. Maj:t att bestämma det närmare innehållet i ikraftträdande- och övergångsbestämmelserna till den eller de författningar som utfärdas, sedan riksdagen avgett yttrande över de nu framlagda förslagen och förslagen i prop. 1965: 180.

Hemställen

Under åberopande av vad jag anfört hemställer jag att Kungl. Maj:t måtte inhämta riksdagens yttrande över ett inom kommunikationsdepartementet upprättat *förslag till förordning om ändring i vägtrafikförordningen den 28 september 1951 (nr 648)*.

Med bifall till vad föredraganden sålunda med instämmande av statsrådets övriga ledamöter hemställt förordnar Hans Maj:t Konungen, att till riksdagen skall avlåtas proposition av den lydelse bilaga till detta protokoll utvisar.

Ur protokollet:

Fredrik Björkman