

Nr 7

Utlåtande i anledning av väckta motioner angående stopplikten vid huvudled.

Tredje lagutskottet har behandlat två inom riksdagen väckta, till lagutskott hänvisade motioner, nr 586 i första kammaren av herr *Enarsson* och herr *Ohlsson, Ebbe*, samt nr 738 i andra kammaren av herr *Thylén m. fl.*

I motionerna hemställs »att riksdagen måtte besluta sådan ändring i vägtrafikförordningen av den 28 september 1951 att varningstecken blir obligatoriskt före stopptecken vid huvudled och placeras 200 m före stopptecknet och att hastighetsbegränsning till 30 km/tim skall gälla på vägsträckan från varningstecknet till huvudled».

Beträffande motionernas fullständiga innehåll får utskottet hänvisa till motionen II:738.

Gällande rätt

Enligt 48 § 1 mom. vägtrafikförordningen åligger det fordonsförare, som ämnar passera eller eljest köra in på huvudled, att dessförinnan stanna fordonet och lämna företräde åt fordon på huvudleden. Förare, som ämnar köra in på motorväg, skall lämna företräde åt fordon på denna. Av momentets andra stycke framgår att förare, som från parkeringsplats, fastighet, tomt, äga eller annat dylikt område vill passera eller svänga in på väg, skall lämna företräde åt fordon på vägen.

I 64 § 1 mom. VTF stadgas vidare att vid allmän väg, gata eller annan allmän plats skall, där vägtrafikant bör göras uppmärksam på framförvarande fara, anbringas varningsmärke. 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 enligt 2 mom. föreskriften, om så lämpligen kan ske, tillkännagivas genom förbudsmärke respektive påbudsmärke.

Enligt kungörelsen den 7 december 1951 angående vägmärken m. m. innebär stopptecken förbud att med fordon korsa eller svänga in på huvudled eller annan större väg utan att dessförinnan stanna (10 §). Till förberedande upplysning om att föraren nalkas plats på vägen, där förbudet tar sin början, må användas förbudsmärke med därunder anbragt tilläggstavla, angivande avståndet till den plats, som förbudet avser (12 §).

Märke som anbringas vid icke-huvudled till varning för korsning med huvudled skall utgöras av en triangelformig tavla med nedåtriktad spets. Under märket må anbringas tilläggstavla som anger avståndet till vägkorsningen (5 §). Där icke annat betingas av förhållandena på platsen, skall märket uppsättas på ett avstånd av 150—250 m från den plats, som märket avser (4 §).

Historik

I sitt betänkande den 15 december 1954 (SOU 1954:38) behandlade *trafiksäkerhetsutredningen* bl. a. frågan om skyldighet att stanna vid huvudled.

På anförda skäl föreslog utredningen en regel om skyldighet för fordonsförare att alltid stanna före infart på huvudled. För det fall att generell stoppskyldighet vid huvudled införes framhöll utredningen, att s. k. stoppmärken bör uppsättas icke endast där allmän väg löper ut i huvudled utan även där så är fallet med enskild väg, å vilken främmande trafik förekommer i större omfattning. Det erinrades om att enligt lydelsen av nuvarande bestämmelse i 10 § punkt 15 vägmärkeskungörelsen är förare skyldig att stanna sitt fordon omedelbart framför den punkt, där stoppmärke finnes uppsatt. Utredningen sade sig känna till platser, där en fordonsförare, som stannar vid märket, icke har någon sikt över huvudleden. För att undanröja denna olägenhet borde enligt utredningens mening märket få den ändrade innebörden, att det kommer att avse förbud att med fordon färdas ut på den korsande eller anslutande vägen utan att först ha stannat; detta möjliggör nämligen en större frihet vid valet av den lämpliga platsen för märkets placering.

Vidare påpekade utredningen att enligt vägmärkeskungörelsen kan stoppmärket anbringas icke endast vid korsning med huvudled utan även vid korsning med annan större väg, men denna möjlighet har hittills blott beagnats i ringa omfattning. Utredningen förordade för sin del, att man i framtiden icke tvekar att uppsätta stoppmärken i sådana korsningar, som befinner sig särskilt kritiska på grund av skymd sikt eller stark trafik. Utredningen fann det likaså angeläget, att domstolar och åklagare vid utmätande av straff för underlåtenhet att stanna före infart på huvudled icke betraktar en sådan underlåtenhet såsom en rutinemässig bagatellförseelse utan vid straffmätningen tar hänsyn till de faror, som föraren åstadkommer genom underlåtenhet att stanna.

I *propositionen nr 172 år 1955*, som i huvudsak grundade sig på det av *trafiksäkerhetsutredningen* avgivna betänkandet, anförde departementschefen följande i förevarande fråga.

Frågan om skyldighet för fordonsförare att stanna före infart på huvud-

led diskuterades redan i samband med tillkomsten av 1936 års vägtrafikstadga och har sedan dess aldrig helt mist sin aktualitet. I allmänhet torde den ifrågasatta bestämmelsen — vilken särskilt varmt förordas av motorförarorganisationerna — ha betraktats såsom ett medel att förbättra framkomligheten på huvudlederna. I det sammanhang, vari frågan nu aktualiserats, har den emellertid helt erhållit karaktär av åtgärd till främjande av trafiksäkerheten. Även i sådant hänseende kan åtskilliga argument anföras såväl för som emot det av utredningen förordade stadgandet.

Till stöd för förslaget i denna del har främst åberopats att ett mycket stort antal olyckshändelser orsakats av förarnas felaktiga åtgärder i vägkorsningar samt att skyldigheten att stanna ger föraren tillfälle att bedöma de risker han löper vid färd in på huvudleden och sannolikt minskar hans benägenhet att taga den risk det innebär att söka föra upp fordonet i en alltför liten lucka i trafiken på huvudleden. Vidare har åberopats, att det överraskningsmoment, som ett plötsligt uppdykande fordon innebär för den som färdas på huvudleden, lätt leder till panikartade åtgärder från hans sida och därför vållar avsevärd risk för olyckor. Det har också sagts, att en allmän stoppskyldighet även eljest ur flera synpunkter är en nödvändig konsekvens av huvudledens absoluta företräde.

Å andra sidan har gjorts gällande farhågor för att en bestämmelse av nu åsyftat innehåll i många fall icke kommer att efterlevas i praktiken. I detta hänseende har särskilt åberopats, att flertalet vägfärande icke ställer sig till efterrättelse de nuvarande bestämmelserna om skyldighet att stanna å sådana platser, där stoppskyldighet påbjudits genom särskilt trafikmärke. Vidare kan anmärkas, att det med den föreslagna bestämmelsen i vissa fall, nämligen då trafiken på huvudleden är tät och framgår med större hastighet, kan ställa sig svårt att över huvud komma in på huvudleden, vilket i sin tur kan leda till trafikstockning på anslutande bivägar.

Det allvarligaste argumentet mot den föreslagna bestämmelsen är likvisst den omständigheten, att det vid vissa tunga transporter, speciellt vid utdrivning av timmer, stundom kan bli mycket svårt för att icke säga omöjligt att efterkomma densamma. Särskilt i Norrland framgår de viktigaste vägarna ofta i anslutning till älvdalarna och kommer därigenom att korsas av ett stort antal permanenta och tillfälliga skogsvägar, vilka ibland löper i kraftigt medlut. Det kan stundom vara svårt eller omöjligt att bringa en tyngre hästanspänd timmerfora att stanna vid passerandet av en väg eller att, sedan den stannats, föra den över vägen. F. ö. kan ifrågasättas, om en stoppskyldighet i dylika fall är lämplig ens ur huvudledstrafikens synpunkt med hänsyn till risken för att foran blir stående på vägen.

Oaktat de argument, som sålunda kan anföras mot en bestämmelse om skyldighet att stanna före infärd på huvudled, anser jag dock övervägande skäl tala för bestämmelsen. Jag vill i detta hänseende särskilt framhålla, att det stora flertalet motorförare är positivt inställda till densamma samt att redan detta förhållande utgör en viss garanti för att den i allmänhet kommer att efterlevas. Regeln torde minska risken för sammanstötningar i korsning mellan huvudled och biväg samt på platser, där biväg eljest ansluter till en huvudled. Detta är särskilt önskvärt ur den synpunkten, att trafiken på huvudled oftast framgår med relativt stor hastighet och att sammanstötning med fordon på huvudled därför ofta leder till allvarliga

skador. Vad nyss anförts om praktiska svårigheter för bestämmelsens tillämpning å vägar med mycket tät trafik torde numera beaktas på det sättet, att de vägar inom tätare bebyggda områden, varest dylika svårigheter främst gör sig gällande, endast undantagsvis förklaras för huvudleder. Det samma bör gälla de vägar, över vilka timmertransporter förekommer i avsevärd omfattning. För vissa sådana fall kan övervägas, om icke vägen lämpligen bör under den säsong, då timmertransporter pågår, helt eller på vissa sträckor nedklassas till icke-huvudled. Jag förutsätter givetvis, att skogsnäringens och andra näringars intressen, vilka i många fall avsevärt väger över det intresse, som kan påkalla stoppskyldighet vid huvudled, kommer att tillbörligen beaktas av de tillämpande myndigheterna.

Under hänvisning till det anförda anser jag mig kunna förorda, att en bestämmelse av den sakliga innebörd, utredningen föreslagit, intages i vägtrafikförordningen.

Vad utredningen anført rörande önskvärdheten av att s. k. stoppmärken uppsattes icke allenast där allmän väg löper ut i huvudled utan även där så är fallet med enskild väg, å vilken främmande trafik förekommer i större omfattning, kan jag i allo biträda. Speciellt med hänsyn till det nordiska samarbetet på vägtrafikens område och till andra av Sverige ingångna internationella förpliktelser är det av vikt att stoppskyldigheten konsekvent utmärkes. Likaledes delar jag utredningens uppfattning att stoppmärket bör i större omfattning än hittills anbringas även vid trafikfarliga korsningar av annan väg än huvudled.

Vad angår förhållandena i korsning av två huvudleder anser jag att hithörande frågor bör lösas av vederbörande myndigheter från fall till fall.

Den av utredningen föreslagna ändringen av stoppmärkets innebörd anser jag vara påkallad. Frågan kommer att tagas upp vid den översyn av kungörelsen angående vägmärken som är omedelbart förestående.

Andra lagutskottet uttalade följande i sitt av riksdagen godkända utlåtande nr 34 år 1955 i anledning av förenämnda proposition i vad den avsåg frågan om skyldighet att stanna vid huvudled.

Enligt utskottets mening är det från såväl trafiksäkerhetssynpunkter som från synpunkten att genomfartstrafiken bör flyta smidigt ett väsentligt intresse, att regeln om företrädesrätt för trafiken på huvudled respekteras. Införandet i vidsträckt omfattning av en *stopplikt för den som färdas in på huvudled* är därför ett givet önskemål. Den hittillsvarande ordningen, enligt vilken stopplikt kunnat föreskrivas av lokala myndigheter, har enligt utskottets mening icke i tillräcklig grad tillgodosett detta önskemål. Effektivast når man givetvis syftet genom en allmän stopplikt före infart på huvudled. Mot en sådan stopplikt talar, att regeln, i fall då sikten är fri och intet fordon nalkas, lätt kan komma att te sig som onödig och att ett uppehållande av skyldigheten i dylika fall kan medföra att respekten för regeln avtrubbas även i andra fall. Utskottet vill till en början framhålla, att en regel om stopplikt givetvis bör gälla där sikten är fri om fordon nalkas på huvudleden. Vill man angeva detta genom stoppmärke, kommer man till samma resultat som genom en allmän stopplikt. Man kan därför välja mellan att införa en allmän stopplikt och att överlämna till den enskilde fordonsföraren att där sikten är fri själv bedöma, om annalkande fordon kräver, att hans eget for-

don stannas. Det sätt, på vilket förare i stor utsträckning för sina fordon in på huvudled, synes här tala för att man icke kan lita alltför mycket till att förarna själva skall respektera företrädesrätten på huvudleden. Väsentliga fördelar står för övrigt att vinna även i de fall där trafikförhållandena i och för sig icke nödvändiggör ett stopp för trafiksäker infart. Genom regelns generella giltighet inskärpes vikten av att uppmärksamhet ägnas och företräde lämnas åt trafiken på huvudleden. Önskvärt vore att respekten för huvudleden så inskärptes, att stoppskyldigheten iakttoges rent automatiskt, varvid den för övrigt icke längre skulle te sig som onödig. Slutligen vill utskottet framhålla, att den föreslagna generella regeln nu synes vara omfattad av ett så positivt intresse från motorförarnas sida, att tillfället för regelns genomförande framstår som gynnsamt. Utskottet vill därför tillstyrka den föreslagna regeln om generell stopplikt före infart å huvudled. Motionen II: 613 avstyrkes alltså.

Utskottet förutsätter, att stoppskyldigheten konsekvent utmärkes, och delar departementschefens mening att stoppmärken bör utsättas även där enskild väg, på vilken främmande trafik förekommer i större omfattning, löper ut i huvudled. Utskottet vill därjämte understryka vikten av att stoppmärken i större omfattning än hittills anbringas vid trafikfarliga korsningar av annan väg än huvudled. Utskottet ansluter sig till vad departementschefen anfört om ändring av stoppmärkets innebörd och om lösning från fall till fall av förhållandena i korsning mellan två huvudleder.

I sitt betänkande om *vägmärken* (SOU 1965:33 s. 117) föreslår *Nordisk vägtrafikkommitté* bl. a. att stoppmärket II, A. 16 skall användas för att ange för förare att han skall dels stanna, innan han färdas in på korsande väg, som han närmar sig, dels ock därvid lämna företräde åt fordon, som framförs på nämnda väg. Märket föreslås bli uppsatt endast då tillfarten till den korsande vägen är särskilt farlig, i synnerhet då sikten är otillräcklig.

Utanför tättbebyggt område skall enligt förslaget märket till förberedande upplysning föregås av märket I, 22 a, »förberedande upplysning om skyldighet att lämna företräde». Märket behöver dock inte användas på vägar av mindre betydelse, där hastigheten är låg. Märket avses skola placeras på lämplig plats före korsningen. Det får inte anbringas annat än efter den korsning som närmast föregår den med märket avsedda korsningen.

Betänkandet är för närvarande föremål för Kungl. Maj:ts överväganden.

Vidare må antecknas att *Nordisk vägtrafikkommitté*, som även har till uppgift att utarbeta förslag till *gemensam vägtrafiklagstiftning* för Danmark, Finland, Norge och Sverige, räknar med att under första halvåret 1966 avge betänkande om trafikregler (årets riksdagsberättelse s. 172). Enligt uppgift kommer i betänkandet att behandlas bl. a. reglerna för korsande möte.

Slutligen må nämnas att Kungl. Maj:t i *propositionen nr 180 år 1965* föreslår en ovillkorlig regel om skyldighet att lämna företräde åt fordon

som kommer från höger. Bestämmelsen föreslås träda i kraft den 3 september 1967. I propositionen framhåller departementschefen att det, om förslaget genomförs, blir nödvändigt att vidta sådana åtgärder att trafiken inte hämmas. Det torde få avgöras från fall till fall om detta skall ske genom att den tvärgående trafiken genom vägmärke åläggs endast att lämna företräde åt trafiken på större väg eller gata eller om den dessutom skall ha stoppskyldighet, eventuellt genom att den större vägen eller gatan förklaras för huvudled.

Propositionen behandlas av riksdagen under innevarande vårsession.

Utskottet

Fordonsförare som ämnar köra in på huvudled skall enligt bestämmelse i VTF dessförinnan stanna fordonet och lämna företräde åt fordon på huvudleden. Motionärerna framhåller att det ofta förekommer att sidovägstrafikant närmar sig huvudleden med hög fart för att sedan tvärbromsa vid stoppmärke. Huvudledstrafikanten kan under sådana omständigheter inte bedöma om den andre uppmärksammat varningstecknet för huvudled och den förre tvingas vidta åtgärder för att undvika kollision. I syfte att undanröja dessa olägenheter föreslås att varningstecken blir obligatoriskt före stopptecken vid huvudled och placeras 200 meter före detta tecken samt att hastighetsbegränsning, 30 km/tim, skall gälla på vägsträckan från varningstecknet till huvudled.

Enligt utskottets mening berör motionärerna här en fråga av väsentlig betydelse från trafiksäkerhetssynpunkt. För att säkerheten på huvudleden, där trafiken bör flyta snabbt och smidigt, inte skall eftersättas bör förekommande risk- och irritationsmoment från sidotrafiken i möjligaste mån elimineras. Det är därför angeläget att söka avpassa regler så att den som närmar sig huvudled successivt nedbringar hastigheten för att på så sätt markera att han ämnar stanna.

Den i motionen berörda frågan om vägmärken före vägkorsning har uppmärksamrats i Nordisk vägtrafikkommittés betänkande om vägmärken (SOU 1965:33). Där behandlas bl.a. frågan om uppsättande av stoppmärken och märken till förberedande upplysning härom. Sådana märken avses skola placeras på lämplig plats före korsningen. Märket behöver dock inte användas på vägar av mindre betydelse där hastigheten är låg. Vad sålunda föreslagits och som övervägs inom Kungl. Maj:ts kansli synes i huvudsak tillgodose motionärernas önskemål om varningstecken. Vad beträffar frågan om särskild hastighetsbestämmelse före vägkorsning vill utskottet framhålla att Nordisk vägtrafikkommitté avser att under innevarande halvår framlägga förslag till gemensamma nordiska trafikregler, bl.a. i fråga om korsande möte. Enligt utskottets mening synes spørsmålet om

hastigheten före vägkorsning lämpligen böra bedömas i samband med den utredning som sålunda är att vänta.

Ehuru utskottet sålunda anser motionerna vara förtjänta av beaktande finner utskottet vid angivna förhållanden något riksdagens uttalande i anledning av motionerna ej vara påkallat.

Utskottet får således hemställa,

att förevarande motioner, I: 586 och II: 738, icke måtte föranleda någon riksdagens åtgärd.

Stockholm den 22 februari 1966

På tredje lagutskottets vägnar:

ERIK ALEXANDERSON

Vid detta ärendes behandling har närvarit:

från första kammaren: herrar Alexanderson, Svante Kristiansson, Ebbe Ohlsson, Erik Jansson, Nils-Eric Gustafsson, Åkesson, Herbert Larsson och Torsten Hansson*;

från andra kammaren: herr Nyberg, fru Torbrink*, herrar Grebäck, Hedin, Svenning, fröken Anderson i Lerum, fru Ekroth och herr From.

* Ej närvarande vid utlåtandets justering.