



**National Library
of Sweden**

Denna bok digitaliserades på Kungl. biblioteket år 2012

Ex. A S. o. u.
STATENS OFFENTLIGA UTREDNINGAR 1944: 18
KOMMUNIKATIONSDEPARTEMENTET



BETÄNKANDE

MED FÖRSLAG TILL

VÄGTRAFIKSTADGA M. M.

AVGIVET AV

INOM KOMMUNIKATIONSDEPARTEMENTET
TILLKALLAD UTREDNINGSMAN

S T O C K H O L M

1 9 4 4

Statens offentliga utredningar 1944

Kronologisk förteckning

1. Jordbruksbefolkningens levnadskostnader. Av E. Lindahl och L. Lemne. Marcus. 71 s. **Jo.**
2. Betänkande med förslag angående långtjänstunderbefäl m. m. Beckman. 91 s. **Fö.**
3. Betänkande angående nykterhetstillståndet under krigsåren. Marcus. 336 s. **Fi.**
4. Promemoria med förslag till lag med bestämmelser om allmänna behörighetsvillkor för vissa kommunala uppdrag m. m. Heggström. 66 s. **S.**
5. Betänkande med förslag till civilförsvarslag m. m. Beckman. 262 s. **S.**
6. Betänkande med förslag till byordningar och instruktioner för ordningsmännen i lappbyarna. Marcus. 85 s. **Jo.**
7. Utredningar angående ekonomisk efterkrigsplanering. 1. Marcus. 215 s. **Fi.**
8. Betänkande med förslag angående revision av riksdagens arbetsformer. Norstedt. 114 s. **Ju.**
9. Processlagberedningens förslag till lag om införande av nya rättegångsbalken m. m. 1. Lagtext. Norstedt. viij, 192 s. **Ju.**
10. Processlagberedningens förslag till lag om införande av nya rättegångsbalken m. m. 2. Motiv m. m. Norstedt. 500 s. **Ju.**
11. Statsmakterna och folkhushållningen under den till följd av stormaktskriget 1939 inträdda krisen. Del 4. Tiden juli 1942—juni 1943. Idun. 559 s. **Fö.**
12. Utredningar angående ekonomisk efterkrigsplanering. 2. Investeringsutredningens betänkande med förslag till investeringsreserv av statliga, kommunala och statsunderstödda anläggningsarbeten för budgetåret 1944/45. Marcus. 272 s. **Fi.**
13. Utredningar angående ekonomisk efterkrigsplanering. 3. Bilagor till investeringsutredningens betänkande med förslag till investeringsreserv av statliga, kommunala och statsunderstödda anläggningsarbeten för budgetåret 1944/45. Marcus. 77 s. **Fi.**
14. Utredningar angående ekonomisk efterkrigsplanering. 4. Marcus. 153 s. **Fi.**
15. Socialvårdskommitténs betänkande. 7. Utredning och förslag angående lag om allmän sjukförsäkring. Beckman. 360 s. **S.**
16. Socialvårdskommitténs betänkande. 8. Kostnadsberäkningar angående lag om allmän sjukförsäkring. Beckman. 91 s. **S.**
17. Betänkande med förslag till åtgärder för främjandet av litteraturtjänsten inom de tekniska fackområdena. Heggström. 165 s. **E.**
18. Betänkande med förslag till vägtrafikstadga m. m. Beckman. 84 s. **K.**

Anm. Om särskild tryckort ej anges, är tryckorten Stockholm. Bokstäverna med fetstil utgöra begynnelsebokstäverna till det departement, under vilket utredningen avgivits, t. ex. **E.** = ecklesiastikdepartementet, **Jo.** = jordbruksdepartementet. Enligt kungörelsen den 3 febr. 1922 ang. statens offentliga utredningars yttre anordning (nr 98) utgivas utredningarna i omslag med enhetlig färg för varje departement.

STATENS OFFENTLIGA UTREDNINGAR 1944: 18
KOMMUNIKATIONSDEPARTEMENTET



BETÄNKANDE

MED FÖRSLAG TILL

VÄGTRAFIKSTADGA M. M.

AVGIVET AV

INOM KOMMUNIKATIONSDEPARTEMENTET

TILLKALLAD UTREDNINGSMAN

STOCKHOLM 1944
K. L. BECKMANS BOKTRYCKERI
[754 44]



STATENS OFFENTLIGA TRYCKERI 1904
KOMMUNIKATIONEN



BEVÄRANDE

ÅR 1904

VÄSTRAÅRSSTADEN

ÅR 1904

INOM KOMMUNIKATIONEN
UTKÄND FÖR

ÅR 1904

INOM KOMMUNIKATIONEN

Till

Herr Statsrådet och Chefen för Kungl. Kommunikationsdepartementet.

Med stöd av Kungl. Maj:ts bemyndigande den 30 juni 1943 tillkallade chefen för kommunikationsdepartementet samma dag mig att inom kommunikationsdepartementet, enligt de närmare anvisningar, som departementschefen under arbetets gång kunde komma att meddela, biträda med utredning och avgivande av förslag i fråga om revision av gällande vägtrafikstadga samt beträffande de spörsmål, som därmed närmast ägde samband.

Härjämte har Kungl. Maj:t genom beslut den 8 juli, 25 augusti och 10 december 1943 till mig överlämnat vissa handlingar att tagas i övervägande vid fullgörande av det mig lämnade uppdraget, nämligen

dels följande framställningar:

1. den 15 december 1938 av länsstyrelsen i Örebro län angående ändring av 18 § 1 mom. vägtrafikstadgan;

2. den 22 april 1939 av Motormännens riksförbund, Motorförarnas helnykterhetsförbund och Sveriges trafikbilägares riksorganisation angående förtydligande bestämmelser i vägtrafikstadgan om förkörsrätt;

3. den 27 april 1939 av bankdirektören E. Waldenström i Stockholm angående ändrade bestämmelser om motorförarens skyldighet till signalgivning vid omkörning;

4. den 2 augusti 1939 av ingenjören A. Qvarnström i Stockholm angående vissa åtgärder för ökad trafiksäkerhet;

5. den 7 augusti 1939 av länsstyrelsen i Västerbottens län angående vissa åtgärder för ökad trafiksäkerhet;

6. den 28 november 1939 och den 5 februari 1941 av styrelsen för svenska avdelningen av Nordiska vägtekniska förbundet angående ändrade bestämmelser om förkörsrätt vid anslutning av enskild väg till allmän väg;

7. den 14 juni 1940 av överståthållarämbetet angående bestämmelser rörande filkörning, över vilken framställning väg- och vattenbyggnadsstyrelsen den 31 juli 1940 avgivit infordrat yttrande;

8. den 30 augusti och den 17 oktober 1941 av Sune Dvoretzky angående vissa åtgärder för ökad trafiksäkerhet m. m.;

9. den 24 oktober 1941 av Svenska transportarbetareförbundet, Svenska järnvägsmannaförbundet och Svenska kommunalarbetareförbundet angående vissa ändringar i vägtrafikstadgan m. m.;

10. den 12 november 1941 och den 31 mars 1942 av Nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande angående revision av vägtrafikstadgan;

11. den 19 februari 1943 av överståthållarämbetet angående särskilda parkeringsskyltar i Stockholm;

12. den 12 juli 1943 av Svenska lasttrafikbilägareförbundet angående besiktning av traktortåg;

dels ett av sekreteraren Lode Wistrand i egenskap av särskild inom kommunikationsdepartementet tillkallad utredningsman den 17 december 1940 avgivet principbetänkande i trafiksäkerhetsfrågan jämte över detsamma inhämtade yttranden,

dels ock en av 1939 års högertrafikkommitté med skrivelse den 3 december 1940 överlämnad promemoria av Wistrand angående ändring av vissa vägmärken.

Vidare har departementschefen för att tagas i övervägande vid utredningsuppdragets fullgörande överlämnat dels den 5 oktober 1943 ett av Motormännens riksförbund uppgjort förslag till vägtrafikstadga dels ock den 14 mars 1944 en framställning av stockholmsavdelningen av Motorförarnas helnykterhetsförbund om utvidgning av den s. k. motorfordonsstrafflagens giltighetsområde.

Den 4 och 25 oktober 1943 tillkallade departementschefen med stöd av Kungl. Maj:ts bemyndigande den 30 juni 1943 följande personer att delta i överläggningar med utredningsmannen: polisintendenten i Stockholm K. G. Bäckman, vägtrafikinspektören hos väg- och vattenbyggnadsstyrelsen G. Ekberg, byråingenjören i järnvägsstyrelsen K. A. Olsson, direktören O. Wallenberg för Nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande, advokaten S. Hagardt för Kungl. Automobilklubben, direktören S. Lindgren för Motormännens riksförbund, ombudsmannen J. L. Olsson för Motorförarnas helnykterhetsförbund, rektorn E. W. Holmstedt för Cyklisternas riksförening Cykelfrämjandet, överinspektören E. Tengblad för Svenska lokaltrafikföreningen, direktören H. Hellqvist för Trafikförsäkringsföreningen, ombudsmannen J. Christensson för Svenska transportarbetareförbundet samt ombudsmannen G. Holtz för Sveriges trafikbilägares riksorganisation.

Sedan arbetet med utarbetande av förslag till vägtrafikstadga numera slutförts, får jag härmed vördsamt överlämna samma förslag, innefattande jämväl förslag till ändrad lydelse av Kungl. Maj:ts kungörelse den 22 januari 1937 (nr 44) angående vägmärken. De ovan angivna, till mig överlämnade framställningarna få härmed anses besvarade. Ytterligare två till mig överlämnade framställningar i trafikfrågor komma senare att besvaras i särskild ordning.

Stockholm den 20 april 1944.

C.-H. von HARTMANSDORFF

Förslag
till
Vägtrafikstadga.

1 kap.

Inledande bestämmelser.

1 §.

1 mom. Denna stadga äger tillämpning allenast å trafik på väg, varom i
2 mom. förmäles.

2 mom. I denna stadga förstås med

väg: allmän väg, gata eller annan allmän plats, som är upplåten för allmän samfärdsel, så ock till farväg nyttjad enskild väg, däri inbegripet även allenast vintertid brukad körled;

vägförande: envar, som å väg framför fordon, rider, leder kreatur, åker skidor, går eller i övrigt vistas å väg eller i fordon eller spårvagn å väg, dock ej förare av spårvagn;

fordon: alla slag av vagnar och slädar för dragare, motorfordon, motorredskap och andra arbetsredskap å hjul, medar eller band, cyklar, kälkar, sparkstöttingar, handkärror o. s. v., dock ej vagn, som löper på skenor;

motorfordon: för färd på marken avsett, för person- eller godsbefordran eller för dragande av påhängsvagn inrättat fordon, som för framdrivande är försett med motor, ävensom underrede till dylikt fordon (chassi);

bil: motorfordon, som är försett med tre eller flera hjul, där icke fordonet enligt det följande är att anse såsom motorcykel;

personbil: bil, som är byggd för befordran av personer till ett antal av högst nio;

buss: bil, som är byggd för befordran av ett större antal personer än nio, vare sig densamma därjämte är avsedd för befordran av gods eller icke;

lastbil: bil, som är byggd för befordran av gods men icke är att hänföra till buss, eller som är inrättad för dragande av påhängsvagn;

motorcykel: motorfordon, som, bortsett från bivagn, är försett med endast två hjul;

lättnviktsmotorcykel: motorcykel, som är så inrättad, att den icke kan på horisontell väg framföras med högre hastighet än 40 kilometer i timmen och endast med svårighet kan ändras för högre hastighet, och vars tjänstevikt, så beräknad som i 2 § 2 mom. motorfordonsförordningen den 23 oktober 1936 sägs, icke överstiger 60 kilogram;

tyngre motorcykel: motorcykel, som icke är att hänföra till lättnviktsmotorcykel;

cykel: fordon, som framdrives av åkande medelst trampning;

motorredskap: traktor, lokomobil, lantbruks- eller vägmaskin samt annat dylikt allenast till arbetsredskap hänförligt fordon, vilket för framdrivande är försett med motor och icke är hänförligt till motorfordon;

släpfordon: fordon, vilket är utrustat med särskilda anordningar för fordonets koppling till bil eller motorredskap, därest fordonet är avsett för person- eller godsbefordran eller är inrättat för och huvudsakligen användes till uppbärande av anordningar för bilens eller motorredskapets drivande, evad fordonet är försett med hjul (släpvagn) eller med medar (släpsläde);

påhängsvagn: släpvagn, som är avsedd att genom en kopplingsanordning, bestående endast av tapp med vändskiva eller därmed jämförlig konstruktion, förenas med lastbil, och som är så utförd, att dess chassi eller karosseri direkt vilar å det dragande fordonet;

traktortåg: motorredskap och därmed sammankopplat släpfordon;

utryckningsfordon: ambulansbil, tjänstefordon för polis- eller tullpersonal, redskapsvagn för lagning av luftledning till spårvagn eller trådbuss samt motorfordon, som användes vid eldfara för brandväsendets räkning eller av brandkår för beredande av hjälp vid eller till förhindrande av olycksfall;

spårvagn: maskinellt driven för vägtrafik avsedd vagn, som löper på skenor.

Föreligger särskild anledning att hänföra viss fordonstyp till annat slag av fordon än som med tillämpning av ovan angivna beskrivningar skulle bliva fallet eller kan med avseende å viss fordonstyp icke med ledning av nämnda beskrivningar avgöras till vilket slag av fordon densamma är att hänföra, bestämmer därom Konungen eller den myndighet Konungen därtill förordnar.

Med *polismyndighet* förstås i denna stadga: för Stockholm överståthållarämbetet, för annan stad, där poliskammare finnes, denna, för övriga städer magistrat eller kommunalborgmästare och för landet polischefen i orten.

3 mom. I fråga om rätten att föra motorfordon och traktortåg stadgas i motorfordonsförordningen den 23 oktober 1936.

4 mom. Vad i denna författning stadgas om ägare av fordon skall beträffande fordon, som innehaves på grund av avbetalningsköp, i stället hava avseende å innehavaren, ändå att äganderätten ännu icke å honom övergått.

2 kap.

Bestämmelser för samtliga vägfarande.

2 §.

Varje vägfarande skall iakttaga all den omsorg och varsamhet, som trafik-säkerheten fordrar, samt uppträda hänsynsfullt mot andra vägfarande och mot dem, som uppehålla sig vid vägen.

Vägfarande skall åtlyda för honom avsedda vägmärken och trafiksignaler samt efterkomma polismans tecken.

Vägförande skall i god tid hålla vägen fri för utryckningsfordon med sådan förkörsrätt, som i 31 § sägs, och, där så erfordras, stanna för att låta det samma passera. Annan vägförande än utryckningsfordon med förkörsrätt skall ock, där så ske kan, hålla vägen fri för spårvagn samt lämna likprocession och militärtrupp fri plats att passera.

3 §.

Om trafikolycka inträffat, skall envar, som med eller utan egen skuld är inblandad däri, genast stanna och vidtaga de åtgärder, vartill händelsen skäligen föranleder. Han må ej undandraga sig att uppgiva namn och hemvist eller lämna nödiga upplysningar om händelsen.

4 §.

Om väg är försedd med skilda banor för olika slag av trafik eller för trafik i olika riktningar, skall, såvida icke förhållandena annat nödvändiggöra, envar färdas på den för honom avsedda banan. Vid korsande av bana för annan trafik, skall särskild försiktighet iakttagas.

3 kap.

Särskilda bestämmelser för andra vägförande än gående.

5 §.

Fordon må icke föras av den, som är så påverkad av starka drycker eller av stimulerande eller bedövande ämnen, att det kan antagas, att han icke på betryggande sätt kan föra fordonet.

Finner polisman, att förare av fordon är så påverkad som i första stycket sägs, äger polismannen förbjuda honom att föra fordonet, så ock, där förbudet icke efterkommes, hindra honom därifrån. Det åligger polismannen att så snart ske kan om åtgärden underrätta sina närmaste överordnade.

6 §.

Fordons hastighet skall städse anpassas efter vad behörig hänsyn till andra vägförande och till vad trafiksäkerheten kräver. Vid slirigt väglag och skynd sikt samt vid vägkorsning och vid passerandet av vid hållplats stående spårvagn eller buss skall fordon framföras med efter förhållandena nedsatt hastighet. För undvikande av påkörning skall hållas nödigt avstånd till framförvarande fordon.

Då fordon närmar sig obehagligt, särskilt för gående avsett övergångsställe, skall dess hastighet nedbringas så att fordonet kan med säkerhet stannas framför övergångsstället för att lämna gående tillfälle att passera.

Fordon skall vid smutsigt väglag, såvitt möjligt, framföras på sådant sätt, att annan vägförande ej utsättes för smutsstänk.

7 §.

Annan vägfarande än gående skall, om vägens bredd och beskaffenhet samt trafikförhållandena i övrigt det tillåta, färdas å vägens vänstra del. Trafik i samma riktning skall inbördes så fördelas å vägen, att den långsamare trafiken färdas längre till vänster än den snabbare.

Fordon må icke framföras så nära för annan trafik avsedd bana, att någon del av fordonet eller dess last skjuter in över banans kant.

8 §.

Mellan vägfarande skall möte ske till vänster och omkörning till höger, dock att annan vägfarande än gående därvid skall låta gående bibehålla för honom avsedd plats ytterst å vägen.

Möte med eller omkörning av spårvagn skall, om spårens läge det medger, ske till vänster.

9 §.

Vid korsande möte skall för undvikande av sammanstötning företräde lämnas åt den, som färdas å huvudled. Den, som färdas å enskild väg, skall lämna företräde åt den, som färdas å allmän väg. I övrigt skall företräde lämnas åt den, som kommer från vänster.

Utan hinder av vad i första stycket sägs skall den, som svänger in på annan väg, lämna företräde åt den, som färdas rakt fram.

Det tillkommer, såvitt angår stads område, stadens polismyndighet och eljest länsstyrelse att förklara viss väg för huvudled.

10 §.

Före omkörning skall förare av fordon övertyga sig om att den framförvarandes uppmärksamhet blivit väckt. Han bör därför medelst ljud- eller ljussignal eller på annat sätt giva sig tillkänna. Härefter skall den framförvarande på lämpligt sätt låta förstå, att omkörning kan ske, sakta farten och lämna plats för omkörning.

Inom tätbebyggt område och vid tät trafik må, om så utan fara kan ske, omkörning äga rum utan hinder av vad i första stycket föreskrives.

Omkörning må icke äga rum i vägkorsning, vid korsning i samma plan mellan väg och spårväg eller järnväg, i skarp kurva, å backkrön eller eljest där sikten är skymd.

11 §.

Utan hinder av vad i 7 § första stycket stadgas skall vid filkörning förare av fordon, vilken i vägkorsning ämnar ändra färdriktning, i god tid välja den fil, som ligger närmast den tillämnade färdriktningen, såvida icke annan fil är anvisad genom vägmärke.

Vad i 8 § första stycket och 10 § stadgas om omkörning skall icke äga tillämpning å fordon, som följer särskild körfil.

Med filkörning avses fall, då fordonstrafik i samma färdriktning genom särskild markering i körbanan fördelats å skilda banor eller ock fall, då

fordomstrafik även utan sådan markering framgår i kolonner med samma färdriktning.

12 §.

1 mom. Om det till undvikande av fara är erforderligt, skall förare av fordon giva signal.

2 mom. I övrigt må inom tätbebyggt område ljudsignal avgivas endast i fall, som i 10 § sägs.

3 mom. Vad i 2 mom. stadgas gäller icke uttryckningsfordon eller fordon, som användes av polisman eller tullman i brådskande tjänsteutövning eller av läkare vid brådskande sjukdomsfall.

4 mom. Inom tätbebyggt område må ljudsignal, i andra fall än som i 31 § avses, givas allenast medelst apparat med jämn, dov ton eller ock, beträffande andra fordon än motorfordon, medelst ringklocka eller på annat lämpligt sätt.

13 §.

Den som ämnar stanna, ändra kurs eller eljest svänga så att annan trafik kan därigenom hindras, skall i god tid giva tydligt tecken och förvissa sig om att den avsedda åtgärden kan ske utan fara.

Vid möte med hästfordon eller med ridande eller med den, som leder kreatur, skall fordon stannas, om den mötande därom giver tecken eller djuret visar rädsla. Samma gäller ock, då hästfordon, ridande eller den, som leder kreatur, upphinnes av fordon.

Missvisande tecken må icke givas.

Tecken för kursändring eller svängning gives genom utsträckning av ena armen i den tillämnade körriktningen, med körriktningsvisare eller på annat lämpligt sätt. Körriktningsvisare skall under mörker vara upplyst. Tecken att stanna gives genom att höja ena handen eller på annat lämpligt sätt. Avser vägfärande att stanna mötande fordon, skall sistnämnda tecken upprepas.

14 §.

1 mom. Fordon må icke stannas eller lämnas å väg på sådant sätt, att annat fordon hindras att fritt passera eller att starta och ej heller å plats, där sikten är skynd såsom i skarp kurva, vägkorsning eller backkrön, eller där fordonet eljest kan medföra fara eller betydande olägenhet för trafiken. Fordon skall såvitt möjligt stannas å vägens vänstra sida.

2 mom. I övrigt må fordon uppställas å allmän väg, gata eller annan allmän plats under en tid av högst tjugofyra timmar i följd, dock icke under sådana omständigheter, att uppställningsplatsen kan anses ersätta garage eller annan enskild förvaringsplats.

3 mom. Inom tätbebyggt område må å allmän väg, gata eller annan allmän plats fordon icke uppställas

a) vid spårväghållplats,

b) vid busshållplats inom ett område av femton meter å vardera sidan om hållplatsskylt,

- c) å särskilt utmärkt plats för droskstation,
- d) framför ingång eller inkörsport till fastighet annorledes än tillfälligt för ändamål, som i 4 mom. b) sägs,
- e) vid särskilt utmärkt för gående avsett övergångsställe eller inom ett område av tio meter framför sådant ställe,
- f) inom särskild filmarkering eller så nära sådan att inkörning i rätt fil därigenom försvåras samt
- g) vid gatukorsning inom ett avstånd av 6 meter från korsande körbanas närmaste ytterkant.

4 mom. Föreskrifter innefattande undantag från bestämmelserna i 2 mom. må beträffande allmän väg, gata eller annan allmän plats meddelas i stad av polismyndighet och eljest av länsstyrelse. Sådana undantag må, såvida icke särskilda förhållanden annat nödvändiggjöra, endast avse

- a) förbud att stanna fordon utan att så av trafikförhållandena påkallas,
- b) förbud att uppställa fordon annorledes än tillfälligt under kortare tid för åkandes av- eller påstigande, för av- eller pålastning av gods eller för annat liknande ändamål,
- c) förbud att uppställa fordon längre tid än trettio minuter i följd samt
- d) inrättande av särskilda parkeringsplatser.

Nu omförmälda undantagsföreskrifter skola kungöras genom vägmärken på sätt särskilt är stadgat.

5 mom. Under mörker skall fordon, som är stående på väg, där tillfredsställande belysning icke är anordnad, vara försett med belysning eller reflektor, synlig såväl framifrån som bakifrån.

15 §.

Å fordon må icke befordras last, vars vikt överstiger den för fordonet fastställda maximilasten.

Därest å fordon föres gods, som med mer än en och en halv meter skjuter utanför fordonets bakre kant, skall vid färd under mörker godsets avslutning, om så är erforderligt för att denna skall kunna i god tid iakttagas från efterföljande fordon, vara tydligt utmärkt med röd reflektor eller med ett vitt tygstycke eller dylikt.

Fordon må icke lastas så att gods kan falla av eller, om vägbanan därigenom kan skadas, så att gods släpar på vägen.

Gods, som till följd av längd, omfång eller annan beskaffenhet kan medföra synnerligen olägenhet för trafiken, må ej forslas å allmän väg, gata eller annan allmän plats utan tillstånd av polismyndighet, som har att fastställa sådana villkor för tillståndet, att fara eller olägenhet för annan trafik ej uppkommer.

16 §.

Skall enligt denna stadga under färd föras vit belysning framtill å fordon, skall denna vara av sådan ljusstyrka, att fordonet kan framföras på ett betydande sätt.

Å fordon må icke föras bländande ljus å väg, där tillfredsställande belysning är anordnad, eller vid möte med annan vägfarande än gående eller när fordonet är uppställt å väg.

Då i denna stadga för olika fall föreskrives, att fordon skall vara försett med reflektor, skall sådan vara av typ, som godkänts av Konungen eller den myndighet Konungen därtill förordnar. Reflektor skall vara i fullgott skick.

Om i stadgan vit belysning föreskrives, må även blåvit eller gul belysning brukas.

17 §.

Å väg må tävling med fordon ej anordnas utan tillstånd av vederbörande länsstyrelse. Gives tillstånd, har länsstyrelsen att meddela nödiga föreskrifter till förebyggande av fara och olägenhet för trafiken och dem, som uppehålla sig utmed vägen, ävensom att i övrigt vid tillståndet fästa de villkor, som kunna finnas påkallade.

18 §.

1 mom. Om beträffande viss allmän väg, gata eller annan allmän plats eller del av sådan väg erfordras förbud mot trafik eller inskränkning i trafiken med avseende å fordon av visst slag, hjultryck eller bredd, last av viss beskaffenhet, färdhastighet eller körriktning eller eljest inskränkningar, försiktighetsmått eller andra särskilda åtgärder beträffande trafiken eller om beträffande samtliga dylika vägar inom visst tätbebyggt område eller del därav påkallas inskränkning i fråga om färdhastighet, må beträffande stad polismyndighet samt eljest länsstyrelse meddela föreskrifter härutinnan.

2 mom. Därest allmän väg tillfälligt avstänges för trafik, skall länsstyrelse, där så lämpligen kan ske, bereda möjlighet för trafikanter att framkomma å annan väg.

3 mom. Länsstyrelse äger, när sådant erfordras för beredande av utfartsväg eller andra särskilda omständigheter föreligga, meddela viss person tillstånd att med iakttagande av de försiktighetsmått, som må föreskrivas, för viss resa eller under viss tid eller tills vidare med fordon befara väg, varå trafik med sådant fordon jämlikt 1 mom. förbjudits.

4 mom. Utan hinder av förbud eller inskränkningar med avseende å rätten att befara väg, som meddelats enligt 1 mom., må vägen befaras av polisman eller tullman i tjänsteutövning ävensom av läkare eller veterinär i och för sjukbesök, för sjuk persons forslande till läkare eller sjukvårdsanstalt samt i andra därmed jämförliga trängande fall.

Jämlikt 1 mom. utfärdad föreskrift om inskränkning i färdhastighet skall icke gälla för motorfordon, som användes av polisman eller tullman i bråds-kande tjänsteutövning eller av läkare vid brådskande sjukdomsfall.

5 mom. I fråga om enskild väg ankommer det på ägaren av vägen att avgöra, huruvida körning med motorfordon skall helt eller delvis förbjudas. Har trafik med motorfordon å sådan väg icke förbjudits eller blott delvis förbjudits och är vägen allmänneligen befaren, äger länsstyrelse den be-

fogenhet med avseende å reglering av den icke förbjudna motorfordonstrafiken, som i 1 mom. sägs.

Har länsstyrelse enligt första stycket förordnat om reglering av trafiken å enskild väg, skall sådant förordnande tillkännagivas medelst anslag invid vägen.

Har enskild vägs ägare utfärdat förbud mot trafik med motorfordon på vägen, skall detta icke utgöra hinder mot vägens befarande med dylika fordon i fall, som i 4 mom. första stycket sägs.

19 §.

Har jämlikt 18 § 1 mom. föreskrift utfärdats i fråga om trafiken å allmän väg eller gata eller annan allmän plats, skall föreskriften på lämpligt sätt tillkännagivas genom vägmärke eller tydligt anslag. Dock må, där föreskriften är beroende av tjällossningens inverkan på vägbanan, tillkännagivandet därav ske i annan ordning än nu sagts.

Vid för biltrafik tillåten allmän väg eller gata, som utgör infartsväg till stad eller annat tätbebyggt samhälle, skall å härför lämpad plats uppsättas ortnamnstavla, varå tydligt angives samhällets namn. Ortnamnstavla må även uppsättas vid annan ort än nyss sagts, där så befinnes lämpligt till upplysning för vägförande.

Där allmänna vägar stöta samman utom stads eller annat samhälles tätbebyggda område, skola vägvisare anbringas. Inom område, som nyss nämnts, skola, där ej vederbörande länsstyrelse annorlunda förordnar, å lämpliga platser uppsättas vägvisare till ledning för genomgångstrafiken.

Vid för biltrafik tillåten allmän väg skall, där särskild varsamhet är av nöden, såsom vid skarp kurva, brant backe eller där sikten är skynd även som vid färjläge eller rörlig bro och vid korsningar med järnväg, spårväg eller huvudled, anbringas varningsmärke. Sådant varningsmärke skall ock, där polismyndighet finner så erforderligt, anbringas vid gata eller annan allmän plats i stad.

Länsstyrelse äger ock bestämma, att vid för biltrafik tillåten allmän väg skall, där sådan väg stöter samman med enskild väg, anbringas vägvisare med utmärkande av den senare vägens egenskap av enskild väg.

4 kap.

Särskilda bestämmelser för gående.

20 §.

Möte mellan gående skall ske till vänster.

Om gångbana icke finnes anordnad, skall gående färdas utanför fordons- trafiken å vägens yttersta del, företrädesvis å den högra.

Om gångbana finnes anordnad å vägs båda sidor, skall gående företrädesvis använda den högra gångbanan.

Finnes å väg cykelbana men ej gångbana, må cykelbanan användas jäm-

väl av gående, vilka då skola färdas å den del av cykelbanan, som ligger längst från körbanan.

Vid passerande över körbana skall gående, där särskilt övergångsställe finnes, använda detta. Eljest bör gående passera vinkelrätt över körbana i anslutning till tvärvägar och tvärgator.

Gående, som äro formerade till procession eller marscherande trupp, skola färdas å körbanan.

Gående må å gångbana framföra barnvagn, invalidvagn utan egen drivanordning samt lekfordon.

21 §.

Inom tätbebyggt område må gångbana icke begagnas av den, som bär börd, vilken till följd av sin storlek eller osnygghet är de gående till hinder eller annat men.

5 kap.

Särskilda bestämmelser för cyklar.

22 §.

Cykel skall under färd vara försedd med fullgod broms och ringklocka, dock att cykel, som huvudsakligen är avsedd för godstransport, trehjulig cykel, tandemcykel samt cykel med bivagn skola vara försedda med två bromsar, verkande på skilda hjul.

Vid färd under mörker skall cykel vara försedd framtill med fast vit belysning och baktill med röd belysning eller röd reflektor, varjämte dess bakre stänkskärm baktill skall vara vit, förnicklad eller förkromad.

Bivagn till cykel skall vid färd under mörker vara försedd baktill med röd belysning eller röd reflektor samt, om den är kopplad vid cykelns sida, därjämte framtill å den från cykeln vända delen med vit belysning eller vit reflektor.

Om till cykel kopplas bivagn, skola kopplingsanordningarna vara tillfredsställande.

Cykel skall under färd vara försedd med fast, väl synlig skylt, upptagande ägarens namn och därjämte antingen hans födelsedatum och hemvist eller ock hans fullständiga adress.

23 §.

Finnes cykelbana endast å vägs ena sida, må densamma blott efter särskilt medgivande av i stad polismyndighet och eljest länsstyrelse användas för trafik i båda riktningarna. Sådant medgivande skall kungöras genom vägmärke.

Cyklande, som från cykelbana färdas in på körbana, skall väja för trafiken på denna.

Cykel med bivagn samt cykel med tre eller flera hjul må icke framföras å cykelbana.

24 §.

Å cykel må ej medföras passagerare, dock att, om särskilda säten med rygg- och fotstöd samt nödigt skydd mot hjulekrarna anbragts å cykeln, per-

son över femton år må å densamma medföra ett barn under tio år eller två barn under sju år. Om passagerare medföres å tandemcykel, skola båda dess förare vara över femton år.

Cyklande må icke å cykel föra last, som hindrar förarens sikt, föreskriven teckengivning, cykelns manövrering eller trafiken i övrigt.

Cyklande må icke låta cykeln dragas av annat fordon. Han skall hålla åtminstone ena handen på styret och såvitt möjligt båda fötterna på pedalerna.

25 §.

Cyklande må icke å körbana färdas i bredd där sikten är skynd och ej heller så att övrig trafik onödigtvis hindras.

Inom tättbebyggt område må cyklande icke korsa gångbana vid färd till eller från fastighet eller parkeringsplats.

6 kap.

Särskilda bestämmelser för fordon, förspända med dragare.

26 §.

Å fordon, förspänt med dragare, skall vid färd under mörker föras vit belysning framåt och röd belysning bakåt eller ock reflektorer med samma färger. Främre reflektorn må fästas å dragarens seltyg.

Vid färd med släde skola dragares seltyg vara försedda med ljudande klocka eller bjällra.

Förspänd dragare må ej lämnas obunden å väg utan erforderlig tillsyn.

7 kap.

Särskilda bestämmelser för bilar.

27 §.

1 mom. Under färd skola å bil föras, förutom i motorfordonsförordningen den 23 oktober 1936 föreskriven utrustning,

a) i motorfordonsförordningen för olika fall föreskrivna registrerings-skyltar, besiktningsskyltar, besiktningsmärken och skatteskyltar, anbragta på sätt för varje fall är stadgat;

b) å lämpliga, lätt tillgängliga platser anbragta skyltar av metall, upptagande i tydlig skrift dels ägarens namn och hemvist samt, där ägarens hemvist är ett annat än bilens hemort, jämväl denna, dels ock, beträffande buss och lastbil, fordonets tjänstevikt, bredd och största hjultryck, ävensom det största antal passagerare bilen är avsedd att föra eller bilens maximilast, varjämte å dylik skylt även må angivas de lastmängder, som svara mot andra hjultryck hos bilen än nyssnämnda största hjultryck;

c) då mörker råder, framtill vit belysning av minst två lyktor, anbragta å samma höjd å var sin sida av bilen, samt baktill röd belysning, varjämte den å bilen anbragta bakre registrerings- eller besiktningsskylten skall vara belyst så att den lätt kan avläsas.

Föreskrifterna under b) här ovan äga icke tillämpning i fall, där bil nyttjas jämlikt 13 § 1 mom. 1—6 punkterna motorfordonsförordningen den 23 oktober 1936.

Å annat fordon än utryckningsfordon må utom från korrigeringsvisare icke visas rött sken framåt.

Har till bil kopplats släpfordon, varå finnes anbragt enahanda registreringsskylt som skall föras å bilen, och är skylten belyst, behöver baktill å bilen icke föras belysning.

2 mom. Där så erfordras, böra å bils hjul till skydd mot slirning anbringas lämpliga anordningar, så beskaffade att de ej kunna skada vägen.

3 mom. Å lastbil skola å utifrån väl synlig plats tydligt utmärkas bilens maximilast och största hjultryck.

4 mom. Avses att vid lustresa, utflykt eller dylikt bruka lastbil för befordran av personer, skola härför påkallade anordningar å bilen godkännas av besiktningsman. Vid sådan färd må ej med bilen befordras passagerare till större antal än besiktningsmannen vid godkännandet bestämt.

5 mom. Förare skall omedelbart vid körningens början förvissa sig om dels att bilens utrustning överensstämmer med vad ovan i 1 och 3 mom. är föreskrivet, dels ock att styrinrättning, bromsar- och säkerhetsanordningar äro i fullgott skick och verka säkert.

Registreringsskylt och besiktningskylt må ej under färd vara dolda och skola städse hållas i sådant skick, att de med lätthet kunna avläsas.

28 §.

1 mom. Å eller invid förarsäte i bil må icke gods så lastas eller personer så placeras, att det för bilens manövrering avsedda utrymmet inkräktas.

2 mom. Bil må icke lastas på sådant sätt, att förarens sikt skymmes eller han hindras att genom backspeglarna iakttaga den bakom varande trafiken.

3 mom. Förare skall, då bilen ställes å väg, vidtaga sådana åtgärder, att bilen ej kan komma igång av sig själv.

4 mom. Det åligger förare att så behandla motorn, att den icke åstadkommer störande buller, ej heller utsläpper rök, ånga eller gas i sådan mängd, att olägenhet härav uppstår. Användes förbränningsmotor, må gaserna icke givas fritt avlopp.

Vid handhavande av gengasaggregat och motorvärmare skall föraren noga tillse, att fara för elds spridning icke uppkommer. Vid slaggning skall särskilt iakttagas, att glödande slagg och kolavfall omhändertages eller släckes.

Aska, slagg och kolavfall ävensom förpackning, vari gengasbränsle förvarats, må icke kvarlämnas å eller invid körbanan, om ordning och trevnad därigenom störes.

5 mom. Förare skall under färd medhava sitt körkort, vilket skall vara i sådant skick, att det utan svårighet kan avläsas, så ock i förekommande fall bevis om godkännande, varom i 27 § 4 mom. är stadgat, för att på tillägelse av besiktningsman eller polisman uppvisas.

Besiktningsman eller polisman må ej förvägras kontrollera bilens skyltar, märken och apparater.

Om skyldighet för förare att under färd medföra senaste skattekvitto samt uppvisa detsamma för polisman gäller vad i förordningen om automobilskatt den 2 juni 1922 är stadgat.

6 mom. Förare åligger att efterkomma besiktningsmans tecken att stanna bilen.

29 §.

1 mom. Bil må ej, då den tyngd, som uppbäres av det mest belastade hjulet, överstiger 2 000 kilogram, framföras å allmän väg, gata eller annan allmän plats, såframt icke annorlunda medgivits av länsstyrelsen i det län, där vägen är belägen, eller, beträffande trafik inom stads område, av polismyndigheten i staden.

2 mom. Bil med större bredd än 220 centimeter må ej framföras å allmän väg, gata eller annan allmän plats utan särskilt tillstånd. Detta skall sökas hos länsstyrelsen i det län, där vägen är belägen, eller, om trafiken skall försiggå inom stads område, hos polismyndigheten i staden. Där sådant tillstånd lämnas för buss, skall högsta tillåtna bredden bestämmas till 230 eller till 240 centimeter, beroende av vägens beskaffenhet.

Bils bredd mätes över de längst utskjutande delarna av fordon och last, varvid dock bortses från backspegel, körriktningsvisare och snökedjor.

3 mom. Vid lämnande av medgivande eller tillstånd, som i 1 och 2 mom. sägs, skola fastställas de villkor, som kunna anses nödiga till trafiksäkerhetens främjande eller vägens skyddande.

30 §.

1 mom. Inom tätbebyggt område må buss eller lastbil icke framföras med högre hastighet än 40 kilometer i timmen och annorstädes ej med högre hastighet än 50 kilometer i timmen.

2 mom. Vad i 1 mom. stadgas avser icke bil, som användes av polisman eller tullman i brådskande tjänsteutövning eller av läkare vid brådskande sjukdomsfall.

3 mom. Ifrågasättes att vid besiktning eller annat tillfälle framföra buss eller lastbil med högre hastighet än den i 1 mom. för olika fall angivna, må tillstånd härtill meddelas av länsstyrelse, som har att fastställa sådana villkor för tillståndet, att fara eller olägenhet för annan trafik ej uppkommer.

31 §.

1 mom. Vid framförande av utryckningsfordon äger föraren, där så erfordras, genom särskild signal påkalla förkörsrätt framför annan vägfarande. Sådan signal skall givas med kraftigt ljudande ringklocka eller visselpipa eller siren med genomträngande gäll ton och skall därjämte under mörker å fordonet föras, förutom andra föreskrivna belysningsanordningar, framtill minst en lykta visande kraftigt rött sken.

2 mom. Förare av utryckningsfordon med förkörsrätt må, om så oundgängligen erfordras, framföra fordonet utan hinder av i denna stadga eller med stöd därav meddelade trafikföreskrifter, dock skall han därvid iakttaga den försiktighet, som med hänsyn till omständigheterna kan anses nödig.

8 kap.

Särskilda bestämmelser för motoreyklar.

32 §.

I fråga om motoreykel gäller i tillämpliga delar vad i 27 § 1, 2 och 5 mom. och 28 § 3—6 mom. är stadgat angående bil. Dock behöver framtill å motoreykel föras allenast en sådan lykta, som i 27 § 1 mom. c) sägs. Är bivagn kopplad till motoreykel vid sidan av densamma, skall dessutom under mörker framtill å den från motoreykeln vända delen av bivagnen föras vit belysning.

Två eller flera personer må icke samtidigt färdas å motoreykel, vars tjänstevikt, så beräknad som i 2 § 2 mom. motorfordonsförordningen den 23 oktober 1936 sägs, icke överstiger 75 kilogram. Å annan motoreykel må förutom föraren icke färdas mer än en person. I till motoreykel hörande bivagn må ej färdas personer till större antal än det, för vilket bivagnen är avsedd, dock att i dylik vagn därjämte må medföras ett barn under tio år.

Beträffande rätten att med motoreykel färdas å väg gälla, om till motoreykeln är kopplad bivagn, samma bestämmelser som för bil.

Är till motoreykel kopplad bivagn, avsedd för last, skola för lastbil stadgade hastighetsbestämmelser gälla.

Å motoreykel, som i föregående stycke sägs, skall å väl synlig plats tydligt utmärkas den största last, varför motoreykeln är inrättad.

9 kap.

Särskilda bestämmelser för motorredskap.

33 §.

Motorredskap må endast vid färd till och från arbetsplats samt eljest tillfälligt framföras å allmän väg, gata eller annan allmän plats, och må sådant framförande ske allenast under förutsättning, att motorredskapet icke med hänsyn till sin tyngd eller hjulens beskaffenhet kan medföra nämnvärd skada å körbanan.

Vid sådan färd må motorredskapet ej framföras med högre hastighet än 20 kilometer i timmen eller, om motorredskapet har hjulringar av järn eller annat hårt material, 10 kilometer i timmen.

Vid färd under mörker skall å motorredskapet föras framtill vit belysning och baktill röd belysning eller ock reflektorer med samma färger.

Innehar förare av vägmaskin körkort för bil, skall, där ej hjulringarna äro av järn eller annat hårt material, i stället för föreskriften i andra stycket här ovan angående viss högsta hastighet för motorredskap, gälla vad som är stadgat i fråga om högsta tillåtna hastighet vid framförande av lastbil.

Bestämmelserna i 7, 8 och 10 §§ äga icke tillämpning å vägmaskin under arbete.

10 kap.

Särskilda bestämmelser för fordon, som kopplas till bil.

34 §.

Kopplas fordon till bil, skola kopplingsanordningarna vara tillfredsställande.

Där så erfordras, böra å tillkopplat fordon's hjul till skydd mot slirning vara anbragta lämpliga anordningar, så beskaffade att de ej kunna skada vägen.

Om för personbefordran avsett fordon kopplas till bil, skall detta vara försett med effektiv broms, så beskaffad att fordonet inbromsas vid brott på kopplingsanordningen.

Om mer än ett för godsbefordran avsett fordon kopplas till bil, skall för de tillkopplade fordonen finnas effektiv broms.

Om fordon av här avsett slag är försett med medar, skola därå till skydd mot slirning i sidled vara anbragta slirskydd, så beskaffade att de ej kunna skada vägen.

35 §.

Är släpfordon tillkopplat bil, skall vid färd under mörker baktill å släpfordonet eller, om flera fordon tillkopplats, å det sista av dessa föras röd belysning.

Om släpfordon, som kopplats till bil, skymmer dennas registreringsskylt eller stopplykta, varom i 4 § 1 mom. första stycket i motorfordonsförordningen förmäles, skall baktill å släpfordonet eller, om flera fordon tillkopplats, å det sista av dessa anbringas stopplykta samt enahanda registreringsskylt, som skall föras å bilen. Under mörker skall i sådant fall skylten å släpfordonet vara belyst, så att den med lätthet kan avläsas.

36 §.

1 mom. Å släpfordon skola under färd föras

a) i fall, där släpfordon nyttjas jämlikt 13 § 1 mom. 1—6 punkterna motorfordonsförordningen den 23 oktober 1936, i nämnda förordning föreskriven besiktningsskylt, anbragt på sätt där sägs, samt i fall, som i 13 § 2 mom. tredje stycket samma förordning avses, skatteskylt;

b) i andra fall å lämpliga, lätt tillgängliga platser anbragta skyltar av metall, upptagande i tydlig skrift dels ägarens namn och hemvist, dels släpfordonets registreringsmärke, dels ock, i enlighet med utfärdat besiktningsinstrument, släpfordonets tjänstevikt, bredd och maximilast ävensom, beträffande släpvagn, största hjultryck, varjämte å dylik skylt även må angivas de lastmängder, som svara mot andra hjultryck hos släpvagnen än nyssnämnda största tryck.

2 mom. Registrerings- och besiktningsskyltar må ej under färd vara dolda och skola städse hållas i sådant skick, att de med lätthet kunna avläsas.

37 §.

Fordon, som kopplas till bil, må icke utan att vara besiktigat för personbefordran användas för sådant ändamål.

38 §.

1 mom. Vad i 29 § är stadgat om bil skall äga motsvarande tillämpning å fordon, som tillkopplas bil.

2 mom. Fordon må icke utan särskilt tillstånd dragas av bil i andra fall än nedan sägs, nämligen då fråga är om

a) endast en släpvagn och sammanlagda trycket å släpvagnens hjul, där effektiv broms för släpvagnen finnes, icke överstiger sammanlagda trycket å den dragande bilens hjul eller, där sådan broms som nyss sagts ej finnes, icke uppgår till mer än två tredjedelar av sistnämnda tryck;

b) två eller flera släpvagnar och sammanlagda trycket å släpvagnarnas hjul icke uppgår till mer än en och en halv gång sammanlagda trycket å den dragande bilens hjul;

c) endast en släpsläde och sammanlagda trycket å släpslädens medar icke överstiger sammanlagda trycket å den dragande bilens hjul;

d) mer än en släpsläde och sammanlagda trycket å fordonens medar uppgår till högst två gånger sammanlagda trycket å den dragande bilens hjul;

e) endast ett annat fordon än släpfordon och sammanlagda trycket å fordonets hjul eller medar uppgår till högst två gånger sammanlagda trycket å den dragande bilens hjul.

Tillstånd, varom i detta moment förmåles, må, där särskilda omständigheter därtill föranleda, för visst tillfälle eller visst ändamål meddelas av länsstyrelse eller, såvitt angår stads område, av polismyndigheten i staden; och skola därvid fastställas sådana villkor för tillståndet, att fara eller olägenhet för annan trafik ej uppkommer.

39 §.

1 mom. Om till bil kopplas fordon, må fordonen icke framföras med högre hastighet än nedan för varje särskilt fall sägs, nämligen där till bilen kopplats

a) endast en släpvagn, vars totalvikt icke överstiger en tredjedel av bilens tjänstevikt, med samma hastighet som är medgiven för bilen utan släpvagn;

b) endast en släpvagn, vars totalvikt överstiger en tredjedel av bilens tjänstevikt, med en hastighet av högst 35 kilometer i timmen; dock att bil jämte därtill kopplad påhängsvagn må, därest effektiv broms finnes å samtliga påhängsvagnens hjul, framföras med en hastighet av högst 40 kilometer i timmen inom tätbebyggt område och annorstädes med en hastighet av högst 50 kilometer i timmen;

c) två eller flera släpvagnar eller endast en släpsläde, med högst 25 kilometer i timmen;

d) annat fordon eller mer än en släpsläde, med högst 15 kilometer i timmen eller, om fordonet har hjulringar av järn eller annat hårt material, med högst 10 kilometer i timmen.

Meddelas tillstånd jämlikt 38 § 2 mom. sista stycket skall bland villkoren för tillståndet alltid angivas den högsta tillåtna färdhastighet, som för sådant fall anses böra ifrågakomma.

2 mom. Där särskilda omständigheter sådant föranleda och fråga ej är om fordon med hjulringar av järn eller annat hårt material, må länsstyrelse eller, såvitt angår viss stads område, polismyndigheten i staden för visst tillfälle eller visst ändamål kunna bestämma, att i 1 mom. avsedda fordon må framföras med högre hastighet än som i nämnda moment för varje särskilt fall angivits, därvid skola fastställas sådana villkor, att fara eller olägenhet för annan trafik ej uppkommer.

40 §.

Vad i 35 och 37 §§ är stadgat avser icke fordon, som vid eldfara användes för brandväsendets räkning.

Ej heller skall vad i 39 § är stadgat gälla, då till bil kopplats fordon, som uteslutande användes för brandväsendets räkning.

Under mörker skall å fordon, som i första stycket avses, baktill föras röd belysning eller röd reflektor.

41 §.

Om skyldighet för förare att under färd med bil, till vilken kopplats släpvagn, medföra senaste skattekvitto för släpvagnen samt att uppvisa det samma för polisman gäller vad i förordningen om automobilskatt den 2 juni 1922 är stadgat.

Bestämmelsen i 28 § 5 mom. andra stycket skall äga tillämpning jämväl beträffande släpfordons skyltar och märken.

11 kap.

Särskilda bestämmelser för traktortåg.

42 §.

Trafik med traktortåg å allmän väg, gata eller annan allmän plats må ej, då fråga icke är om tillfällig färd, äga rum utan särskilt tillstånd, vilket skall sökas hos länsstyrelsen i det län, där vägen är belägen, eller, om trafiken skall försiggå inom stad, hos polismyndigheten i staden.

Innan tillstånd till trafik med traktortåg meddelas, skall på sökandens bekostnad anställas undersökning genom besiktningsman, huruvida för trafiken avsedda motorredskap och släpfordon äro i betryggande skick och lämpliga för trafiken.

Tillstånd till trafik med traktortåg skall upptaga de villkor och bestämmelser för trafiken, som prövas nödiga.

Ej må traktortåg användas i trafik, vartill tillstånd erfordras, med mindre för trafiken avsedda motorredskap och släpfordon med tillhörande kopplingsanordningar och bromssystem godkänts av myndighet, som har att meddela

trafiktillstånd. I sammanhang med godkännandet skall bestämmas det högsta antal passagerare eller den största last, som må föras å traktortåget.

När anledning därtill föreligger, kunna trafiktillstånd ävensom godkännande, varom i nästföregående stycke förmäles, återkallas av myndighet, som meddelat tillståndet eller godkännandet.

Traktortåg må ej framföras med högre hastighet än 20 kilometer i timmen eller, om motorredskapet eller något av de släpfordon, som ingå i traktortåget, har hjulringar av järn eller annat hårt material, 10 kilometer i timmen.

Vid färd med traktortåg under mörker skola å motorredskapet föras framtill vit belysning av minst två lyktor, anbragta å samma höjd, ävensom baktill å det sista släpfordonet röd belysning. Dock behöva vid tillfällig färd allenast föras belysningsanordningar, som i 33 § beträffande motorredskap sägs.

Vad i 28 § 6 mom. är stadgat gäller jämväl i fråga om traktortåg.

Bestämmelserna i 11 § motorfordonsförordningen den 23 oktober 1936 skola äga motsvarande tillämpning å traktortåg, dock att underställning av förbud, som i samma paragraf sägs, skall ske hos länsstyrelsen i det län, inom vilket den flygande besiktningen ägt rum.

12 kap.

Bestämmelser för spårvagnar.

43 §.

Å spårvagn skall vid färd å väg, som även användes för körtrafik, under mörker framtill föras vit, blåvit eller gul belysning av sådan ljusstyrka, att spårvagnen kan framföras på ett betryggande sätt.

Bländande ljus må icke å spårvagn begagnas å väg, där tillfredsställande belysning är anordnad.

44 §.

Med avseende å framförande av spårvagn å väg skall gälla följande.

Bestämmelserna i 2, 3 och 5 §§ skola i tillämpliga delar gälla för förare av spårvagn.

Spårvagn må icke framföras med högre hastighet än 40 kilometer i timmen.

Vid färd i kurva, vägkorsning eller där sikten över vägen av annan anledning är skyddad eller där trafikens omfattning så påfordrar, åligger det förare av spårvagn att i god tid nedbringa hastigheten efter vad trafiksäkerheten kräver. Särskild försiktighet skall iakttagas, då spårvagn från banvall föres in på väg, då spårvagn föres in på eller över huvudled samt då spårvagn framföres mot normal trafikriktning. För undvikande av sammanstötning skall hållas nödigt avstånd till framförvarande tågsätt.

Vid kursändring och svängning skall förare av spårvagn i god tid giva tecken med körriktningsvisare eller på annat lämpligt sätt.

Förare av spårvagn skall åtlyda för honom avsedda trafiksignaler samt efterkomma polismans tecken.

13 kap.

Föreskrifter i avseende å vägtrafikstadgans efterlevnad.

45 §.

Bryter vägförande eller förare av spårvagn mot föreskrift i denna stadga med undantag för 6 § första stycket, 12 § 1 mom., 20 § första, tredje och femte styckena, 27 § 2 mom., 34 § andra stycket och 44 § fjärde stycket eller mot förbud eller föreskrifter, utfärdade med stöd av stadgan, straffes med dagsböter, såvida icke annat stadgas i 46—50 §§. Till samma straff gör sig även den förfallen, som eljest framför motorfordon å väg, varest fordonet icke må framföras.

46 §.

Den som vid förande av bil, motorcykel eller traktortåg varit så påverkad av starka drycker att det kan antagas, att han icke på betryggande sätt kunnat föra fordonet, eller gjort sig skyldig till förseelse mot 3 § eller ock överskridit medgiven hastighet och därvid ådagalagt grov vårdslöshet eller visat uppenbar likgiltighet för andra människors liv eller egendom straffes enligt lagen om straff för vissa brott vid förande av motorfordon.

47 §.

Har någon gjort sig skyldig till förseelse mot 2 §, 5 § första stycket eller 31 § 2 mom. och äro omständigheterna försvårande, må till fängelse i högst ett år dömas.

48 §.

Bryter någon mot föreskrifterna i 12 § 2 och 4 mom., 14 § 2 och 3 mom., 21 §, 22 § femte stycket, 26 § andra och tredje styckena, 27 § 1 mom. första stycket b) och tredje stycket samt 3 mom., 28 § 4, 5 och 6 mom., 32 § femte stycket eller 36 § 1 mom. b) eller mot föreskrifter, som utfärdats med stöd av 14 § 4 mom., straffes med böter från och med fem till och med trehundra kronor.

49 §.

Straff för förseelse mot denna stadga må ej utdömas, om förseelsen är be-
lagd med straff enligt motorfordonsförordningen den 23 oktober 1936.

Styrker den, som ertappats med att under färd icke hava medfört körkort eller, i förekommande fall, bevis om godkännande, varom i 27 § 4 mom. stadgas, senast å tredje söckendagen därefter hos vederbörande åklagare, att han vid tiden för förseelsen innehade gällande körkort eller sådant bevis, vare han från ansvar fri.

50 §.

Har å automobil, motorcykel eller släpfordon registreringsskylt eller besiktningsskylt under färd hållits dold, ändrats eller gjorts oläslig i syfte att förhindra fordonets igenkännande, skall till dagsböter, minst tjugo, eller till fängelse i högst tre månader dömas. Till samma straff vare ock den förfallen,

som i sådant syfte underlåter att under färd föra vederbörlig registrerings- eller besiktningsskylt å fordonet. Har registrerings- eller besiktningsskylt dolts, ändrats, gjorts oläslig eller borttagits efter det sammanstötning, påkörning eller annan dylik händelse inträffat, skall förseelsen anses såsom begången under försvärande omständigheter.

51 §.

Förseelse mot denna stadga eller på grund därav meddelade föreskrifter skall, där ej allenast enskild målsägandes rätt blivit därav förnärmad, åtalas av allmän åklagare, ändå att angivelse därom ej skett.

Åtal för sådan förseelse anhängiggöres vid polisdomstol, där sådan är inrättad, men eljest hos poliskammare eller, där sådan icke finnes, vid allmän domstol; dock att mål, däri talan om skadestånd föres, må prövas allenast av allmän domstol.

52 §.

Böter, som enligt denna stadga ådömas, tillfalla kronan. Saknas tillgång till böternas gäldande, skola de förvandlas enligt allmän strafflag.

14 kap.

Särskilda föreskrifter.

53 §.

1 mom. Länsstyrelse åligger att senast inom mars månads utgång varje år utfärda kungörelse med uppgift å de allmänna vägar och gator inom länet, vilka förklarats skola anses såsom huvudleder eller vilka icke må befaras med motorfordon eller visst slag av motorfordon eller vara övningskörning ej må företagas, ävensom angående gällande inskränkningar dels i rätten att befara allmän väg med fordon eller visst slag av fordon, dels i den eljest tillåtna hastigheten dels ock i rätten att uppställa fordon. Enahanda skyldighet åligger beträffande allmänna vägar, gator och allmänna platser inom stads område polismyndigheten i staden.

Kungörelsen må, där så befinnes lämpligt, ävenledes upptaga de vägar, som få befaras med motorfordon utan andra inskränkningar än som äro stadgade i denna författning.

Närmare bestämmelser om dylik kungörelse meddelas av Konungen.

Kungörelsen, vilken skall mot ersättning tillhandahållas allmänheten, skall insändas till chefen för kommunikationsdepartementet samt väg- och vattenbyggnadsstyrelsen. Av polismyndighet utfärdad kungörelse skall därjämte insändas till vederbörande länsstyrelse.

2 mom. Hos länsstyrelsen skall för allmänheten hållas tillgänglig karta i lämplig skala, vara de för motorfordonstrafik tillåtna allmänna vägarna inom länet äro tydligt utmärkta, huvudleder som avses i 9 § tredje stycket med blå färg och övriga vägar med röd färg, därvid de vägar, för vilkas trafikerande

med motorfordon särskilda bestämmelser gälla, böra betecknas med streckade linjer.

Kopia av nämnda karta skall senast inom mars månads utgång varje år insändas till väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, dock att, om ändringar icke skett i senast insända karta eller ändringarna icke äro av mera omfattande art, anmälan därom, i sistnämnda händelse innefattande noggrann uppgift å ändringarna, må vara tillfyllest.

54 §.

Emot beslut, som på grund av denna stadga meddelas av länsstyrelse eller polismyndighet, må besvär anföras inom tid, som för överklagande av förvaltande myndigheters och ämbetsverks beslut är bestämd; dock gälle beslutet utan hinder av besvär till efterrättelse, intill dess annorlunda kan bliva vederbörligen förordnat.

55 §.

Närmare föreskrifter beträffande vägmärken, som i 11 § första stycket, 14 § 4 mom., 19 § och 23 § första stycket omförmälas, meddelas av Konungen. Kostnad för anbringande av vägmärke så ock för underhåll därav skall bestridas av väghållaren.

Angående varningsmärken och säkerhetsanordningar m. m. vid vissa korsningar i samma plan mellan väg och järnväg eller spårväg är särskilt stadgat.

56 §.

För förrättning, som jämlikt denna stadga ankommer på besiktningman, skall erläggas avgift enligt taxa, som fastställles av Konungen.

57 §.

Därest beträffande vissa motorfordon, fordon, som kopplas till bil, motorredskap eller traktortåg undantag i särskilt hänseende från denna stadga finnes vara påkallat, meddelas bestämmelser härom av Konungen eller den myndighet Konungen därtill förordnar.

Denna stadga träder i kraft den _____, vid vilken tid vägtrafikstadgan den 23 oktober 1936 (nr 562) skall upphöra att gälla.

Förslag

till

kungörelse angående ändring av kungörelsen den 22 januari 1937
(nr 44) angående vägmärken;*given Stockholms slott den*

Kungl. Maj:t har funnit gott förordna, att 15, 17, 22 och 35 §§ kungörelsen den 22 januari 1937 angående vägmärken skola erhålla följande ändrade lydelse:

15 §.

Å förbudstavla — — — iakttagas:

a) Vägmärke — — — mittparti samt vara av det utseende i övrigt, som framgår av bilaga 8.

b) Vägmärke — — — streck samt vara av det utseende i övrigt, som framgår av bilaga 8.

c) Vägmärke — — — »Stoppgräns».

d) Förbud — — — »Ej».

e) Förbud — — — vikt, räknad i ton. Efter detta tal skall utsättas ordet »ton».

Förbud — — — hjultrycket, räknat i ton. Efter detta tal skall utsättas ordet »ton».

f) Förbud — — — bokstaven »m».

g) Förbud — — — bokstäverna »km».

h) Förbud — — — och av det utseende i övrigt, som framgår av bilaga 8.
»Ej fri

i) Förbud — — — parkering».

k) Vägmärke — — — bilaga 8.

l) Vägmärke — — — belägen.

m) Förbud att utanför särskilt angiven parkeringsplats parkera fordon under längre tid än 30 minuter skall angivas med tecken, målat på det sätt och av det utseende i övrigt, som framgår av bilaga 8 a; dock att sådan förbudstavla icke erfordras inom sådant område av stad eller samhälle, som ovan under i) sägs.

Förbudstavla, varom ovan sägs under punkterna d)—k) och m), skall å baksidan vara försedd med en 7,5 centimeter bred gul bård samt samma text eller tecken, som finnes anbragt å sådan förbudstavlas framsida.

Därest — — — andra.

Gäller utfärdat förbud endast vissa tider av dygnet eller erfordras i övrigt förtydligande av vad som med tavlan avses, må, om utrymmet å tavlan ej förslår därtill, tidsangivelse eller förtydligande lämnas å en under förbudstavlan anbragt tavla av form, färg och storlek, som i 11 § andra stycket och 12 § sägs.

17 §.

Förbudstavla — — — sida.

Vägmärke, som i 15 § första stycket h), i) och m) sägs, må dock inom tätbebyggt område uppsättas i anslutning till gatunamnskylt eller på liknande sätt. Måtten å märket skola därvid minskas så att dess diameter uppgår till tjugo centimeter. Sådant märke skall utföras å vit rektangulär tavla. Tidsangivelse eller förtydligande, varom i 15 § sista stycket sägs, skall å sådan tavla lämnas medelst nederst å tavlans vita del anbragt svart text av lämplig storlek och av det utseende, som i 12 § sägs.

22 §.

Vägmärke, som anbringas till upplysning om vägs nyttjande såsom parkeringsplats, mötesplats, gångbana, cykelbana, ridväg eller dylikt skall utgöras av en rektangulär tavla med en höjd av minst 40 centimeter, därest tavlans utmärker parkeringsplats eller mötesplats, men eljest minst 20 centimeter.

Tavlan — — — grå.

35 §.

Erforderliga föreskrifter beträffande uppsättandet av här ovan omnämnda vägmärken meddelas för Stockholm av överståthållarämbetet, för stad, där poliskammare finnes, av denna, för övriga städer av magistrat eller kommunalborgmästare samt eljest av länsstyrelse.

Det — — — dylikt.

Denna kungörelse träder i kraft den

Bilaga 8 a.



Förbudstavla (15 § första stycket m))

Måttsiffror avse millimeter.

Inledning.

Vår första förordning om biltrafik utfärdades den 21 september 1906. Denna följdes av en ny förordning den 30 juni 1916. Även denna blev snart föråldrad och den 15 juni 1923 utfärdades två nya trafikförfattningar, nämligen en förordning om motorfordon och en vägtrafikstadga.

Emellertid ansågos snart nog även 1923 års författningar böra omarbetas och den 20 juni 1930 utfärdades också två nya författningar i samma ämnen. Dessa efterträdde i sin tur av nu gällande motorfordonsförordning och vägtrafikstadga av den 23 oktober 1936.

Som synes har den hastiga utvecklingen på trafikområdet medfört, att trafikförfattningarna snabbt blivit föråldrade. Även efter utfärdandet av gällande vägtrafikstadga har trafikens utveckling fortsatt. Antalet motorfordon har ständigt ökat. Den genom kriget uppkomna bristen på oljor och gummi har emellertid som bekant medfört en kraftig minskning av motorfordonens antal i vårt land. Till belysning av utvecklingen kunna lämnas följande siffror. År 1930 funnos inom hela riket inregistrerade 201 936 motorfordon, år 1936 217 653 stycken, år 1939 359 116 stycken, år 1940 110 854 stycken samt år 1943 (31 mars) 85 056 stycken. För närvarande är alltså motorfordonsbeståndet endast omkring en fjärdedel av 1939 års. Att härav draga den slutsatsen, att motorfordonstrafiken även nedgått i samma proportion, torde dock vara felaktigt, då det nuvarande motorfordonsbeståndet utnyttjas i en förhållandevis mycket större utsträckning än vad som var fallet i fredstid. Av de år 1939 inregistrerade 359 116 motorfordonen voro 180 717 personbilar, 5 109 bussar, 63 028 lastbilar och 110 262 motorcyklar. Av det år 1943 befintliga antalet motorfordon, 85 056, voro 36 607 personbilar, 3 860 bussar, 38 325 lastbilar och 6 264 motorcyklar. Härav framgår, att den största minskningen kommer på personbilarna och motorcyklarna, medan däremot minskningen är relativt obetydlig i fråga om lastbilar, just det slag av motorfordon, som blir mest utnyttjat.

Under senare år har också cykeln som fortskaffnings- och transportmedel helt slagit igenom i vårt land, vilket medfört en oerhörd ökning av cykeltrafiken. Några officiella siffror å antalet cyklar i landet finnas icke tillgängliga, då som bekant någon allmän registreringsskyldighet för cyklar icke existerar. Däremot föreligga siffror beträffande antalet inom landet tillverkade och sålda cyklar. Då importen av cyklar är så gott som obefintlig och exporten i fredstid i förhållande till tillverkningen var ganska obetydlig, kan man med tillhjälp av tillverknings- och försäljningssiffrorna bilda sig en uppfattning av cykelbeståndet. Enligt uppgift utgjorde antalet försålda cyklar

1932—1935 årligen	250 000 à 300 000
1936	300 000
1937—1938 årligen	350 000
1939	375 000
1940	400 000
1941	440 000
1942	200 000
1943 beräknas	175 000

Vårt nuvarande cykelbestånd uppskattas av Cyklisternas riksförening Cykelfrämjandet till omkring 2,75 miljoner.

Av dessa siffror framgår, att restriktionerna medfört en avsevärd nedgång av cykelförsäljningen. Det torde därför vara att förvänta, att cykelförsäljningen åter ökar, då restriktionerna upphöra.

De av krisläget föranledda förändringarna i trafiken måste i stort sett vara att anse som temporära. Det är givet, att motorfordonen komma att avsevärt öka i antal, så snart bristen på drivmedel och gummi övervunnits. Denna ökning torde näppeligen ske explosionsartat och det torde dröja avsevärd tid, innan motorfordonstrafiken uppnått 1939 års nivå.

Även om cykeltrafikens ökning i viss mån torde få tillskrivas biltrafikens nedgång, så torde man dock icke böra räkna med större förändringar i densamma efter kriget. Det är kanske möjligt att en del cyklister övergår till att föra motorfordon, men detta kan icke hava någon betydelse i förhållande till det enorma antalet cyklister i landet. Det är vidare att märka, att restriktionerna i viss mån torde hava hämmat cykeltrafikens ytterligare ökning. Därtill kommer, att cykeln under de senare åren ökat oerhört i popularitet i vårt land. Sverige kan såsom cykelland tävla med både Holland och Danmark, där cykeltrafiken sedan länge haft en mycket stor omfattning.

Den nu påvisade ökningen av trafiken har medfört nya trafikproblem och blottat vissa brister i vägtrafikstadgan. Detta gäller särskilt reglerna för gående och cyklister, vilka sistnämnda icke tidigare dominerat i trafiken såsom nu.

Ur formell synpunkt hava mot vägtrafikstadgan gjorts vissa anmärkningar. Det har anmärkts, att stadgan icke vore ur stilistisk synpunkt så utformad, att den lätt kunde förstås av gemene man. Då denna fråga kan väntas ånyo komma upp till diskussion, lämnas här en redogörelse för vad som tidigare förekommit i denna sak.

Redan i samband med tillkomsten av 1923 års vägtrafikstadga var detta spörsmål under debatt. I en underdånig framställning den 28 februari 1921 anförde riksdagens justitieombudsman bland annat att en allmän trafikstadga, i vad den komme att innehålla anvisningar om själva trafiken, borde avfattas så tydligt och populärt som möjligt och helst i korta, lättfattliga satser med frångående av eljest bruklig lagstil. Trafikanvisningarna borde sedermera på olika sätt och ofta spridas bland allmänheten, tills de vuxit in i folkmedve-

tandet. 1920 års automobilsakkunniga avgåvo den 28 oktober 1922 ett betänkande (SOU 1922: 39) med bland annat förslag till vägtrafikstadga. I motiveringen till författningsförslaget anförde de sakkunniga bland annat följande:

Vid framläggande av sitt förslag hava sakkunniga sökt förfara med all den varsamhet, som det i flera avseenden grannlaga ämnets natur kräver. Justitieombudsmannen har som ovan nämnts framhållit, att en stadga av ifrågavarande art bör »avfattas så tydligt och populärt som möjligt och helst i korta, lättfattliga satser med frångående av eljest bruklig lagstil». Önskvärdheten att så sker kan ej bestridas, men denna uppfattnings omsättande i författningsform har blivit åtminstone sakkunniga övermäktig. I görlig grad har dock eftersträfvats att få satserna i lagtexten så korta och precisa som möjligt; i varje fall torde den föreslagna lagtexten icke kunna anses tung eller invecklad.

För att i korta, pregnanta satser få fram de huvudregler, som böra gälla för all vägtrafik, synes den bästa utvägen vara, att sedan en trafikstadga kommit till stånd, på grundval av denna utarbetas en kort sammanfattning av de viktigaste trafikreglerna, vilka då kunna givas en form, som gör dem tillräckligt lättfattliga och lättlärdas. Tilläventyrs kan detta ske genom att inom kommunikationsdepartementet låta sammanställa de viktigaste bestämmelserna i trafikstadgan i härför lämpad populär form. Det gäller sedan att giva dessa tillräcklig spridning och att särskilt inplantera dem hos det uppväxande släktet. Genom att trafikreglerna ansloges i skolorna — varvid läraren vid olika tillfällen och i olika sammanhang kunde få anledning att för lärjungarna uppmärksamma och förklara dem —, i offentliga lokaler, å skjutsanstalter o. s. v. skulle de säkerligen snart ingå i allmänna medvetandet. Till äventyrs vore härförutom en särskild propaganda i upplysningssyfte av gagn. I Danmark t. ex. hava i skolorna uppsatts kolorerade tavlor av betydande storlek, utvisande i bild huru förfaras bör i olika trafiksituationer. Dessa bilder med deras kortfattade textmeningar förtjäna att tagas till mönster för liknande anordningar jämväl hos oss.

Den vägtrafikstadga, som sedermera år 1923 utfärdades, innehöll i elva paragrafer kortfattade regler rörande trafiken. De särskilda körreglerna för förare av motorfordon kvarstodo emellertid i motorfordonsförordningen.

1930 års vägtrafikstadga omfattade 18 paragrafer. Den år 1936 utfärdade stadgan innebar i huvudsak en redaktionell omarbetning av trafikförfattningarna. Samtliga körregler överflyttades därvid från motorfordonsförordningen till vägtrafikstadgan, dit jämväl överfördes samtliga bestämmelser angående motorfordons utrustning under färd, däribland även bestämmelser rörande strålkastare och belysningsanordningar i övrigt. Vägtrafikstadgan kom härigenom att öka i omfång, så att den numera omfattar icke mindre än 51 paragrafer.

Vid 1940 års lagtima riksdag väcktes en motion av herr Fredrik Ström, nr 14 i första kammaren, vari hemställdes, att riksdagen måtte hos Kungl. Maj:t hemställa, att en utredning verkställdes rörande möjligheterna att genom en stilistisk överarbetning göra vägtrafikstadgan mera lättförstådd och i trafikpedagogiskt avseende vägledande för allmänheten. Motionären, som nämnde Finlands lagstiftning på området såsom mera tillfredsställande än den svenska, anförde bland annat:

Vägtrafikstadgan är rättesnöret för människornas uppförande i den dagliga trafiken och tillika grundstommen i den uppfostran till högre trafikvett, vilken

i vårt land som överallt framstår som en allvarlig nödvändighet. Därav följer också önskvärdheten, att denna stadga i görligaste mån utformas så, att den av gemene man lätt kan icke endast förstås utan också inläras som en viktig levnadsregel. Den nuvarande vägtrafikstadgan kan icke sägas motsvara detta anspråk. Den är i många stycken utformad på ett traditionellt lagstiftnings-språk av för den stora allmänheten främmande och svärfattlig karaktär. I detta förhållande får man också söka förklaringen till, att åtskilliga av vägtrafikstadgans för var man viktiga bestämmelser ännu långt ifrån gått allmänheten i blodet.

Motionen föranledde emellertid icke till någon riksdagens åtgärd av den anledningen att den utredningsman, som då enligt den 4 mars 1939 meddelat uppdrag av chefen för kommunikationsdepartementet verkställde utredning rörande trafikolyckornas orsaker, på sitt program också hade frågan om en revision av vägtrafikstadgan.

Nämnde utredningsman avgav den 17 december 1940 ett principbetänkande i trafiksäkerhetsfrågan (SOU 1940: 33). Han framhöll i betänkandet, att kampen mot trafikolyckorna måste föras på tre olika fronter. Det gällde sålunda att förbättra vägarna, att förbättra fordonen och att förbättra trafikanterna. Såsom en åtgärd i sistnämnda syfte nämnde utredningsmannen en revision av vägtrafikstadgan. I fråga om riktlinjerna för en sådan revision anförde utredningsmannen bland annat, att de redaktionella ändringar i vägtrafikstadgan, som genomfördes år 1936, knappast torde kunna betecknas såsom i allo lyckliga. De från motorfordonsförordningen överflyttade bestämmelserna rörande motorfordonens utrustning under färd torde lämpligen hava bort kvarstå i nämnda förordning. Vid överförandet från motorfordonsförordningen till vägtrafikstadgan av reglerna om körning med automobil och motorcykel hade i den senare författningen uppstått åtskilliga dubbleringar, vilka bidroge till att göra framställningen tung och föga överskådlig. De önskemål i fråga om tydligt och populärt skrivsätt, som förut uttalats, vore numera icke i någon mån tillgodosedda. Stadgan hade i vissa delar snarare karaktären av ett vittrat monument över trafiklagstiftningens historiska utveckling än av en praktisk handledning för nutidens och framtidens trafikanter. Utredningsmannen hade inom ramen av det åt honom anförtrödda utredningsuppdraget jämväl uppdragit frågan om en revision av vägtrafikstadgan. Revisionen komme att avse dels en ändrad fördelning av författningsbestämmelserna mellan motorfordonsförordningen och vägtrafikstadgan, dels en ändrad form för stadgans avfattning, dels en ändring i straffbestämmelserna, åsyftande en inskränkning i den mycket långt drivna »kriminaliseringen av trafikolyckorna», och dels slutligen vissa andra detaljändringar i stadgan.

Det specialbetänkande angående revision av vägtrafikstadgan, som utredningsmannen enligt vad ovan antytts haft för avsikt att utarbeta, har icke blivit framlagt.

Problemet att erhålla för allmänheten lättfattliga trafikregler har man i England sökt lösa på följande sätt. Vid sidan av den i vanlig lagstil avfattade vägtrafikstadgan (Road traffic act) har av transportministeriet utarbetats en

samling populärt avfattade råd till trafikanterna, the Highway code. Denna har underställts parlamentet för prövning och godkännande. Ett brott mot en föreskrift i the Highway code är icke i sig straffbart, men tjänar såsom ett indicium vid bedömandet huruvida en trafikant i visst fall gjort sig skyldig till överträdelse av någon bestämmelse i vägtrafikstadgan.

Motormännens riksförbund har till kommunikationsministern överlämnat^e ett utkast till vägtrafikstadga, avsett såsom ett bidrag till diskussionen om ny sådan stadga. Detta förslag går bland annat ut på, att från vägtrafikstadgan skulle flyttas alla bestämmelser om fordons utrustning och dylikt. Dessa skulle inflyta i motorfordonsförordningen, som skulle omarbetas till en fordonsförordning. De vägbestämmelser, som nu upptagas i 11, 12, 13, 48 och 49 §§ vägtrafikstadgan, skulle inarbetas i väglagen eller sammanföras med vägmärkeskungörelsen till en ny författning. Vad som sedan återstode av vägtrafikstadgan skulle i huvudsak utgöra rena trafikregler. Materialet hade i utkastet ordnats i form av dels en kortfattad stadga, upptagande huvudreglerna för trafiken, och dels relativt utförliga anvisningar, innehållande kompletterande regler, undantag, exempel o. s. v. Stadgan och anvisningarna vore avsedda att tillsammans utgöra icke en strafflag utan snarare en koncentrerad kurs i trafikteknik, som borde kunna läggas till grund för trafikundervisningen i de allmänna skolorna, vid undervisningen i körskolorna och vid den allmänna upplysnings- och propagandaverksamheten i trafiksäkerhetsfrågan. — Förbundets förslag har såsom bilaga fogats till betänkandet (se *Bilaga A*).

Talet om att vägtrafikstadgan skall skrivas så, att menige man lätt kan läsa och förstå densamma, kan låta mycket bestickande. Trafikreglerna röra ju varje människa och måste därför också inläras av var och en. Men man måste dock starkt ifrågasätta, huruvida också vägtrafikstadgan verkligen läses av menige man. De flesta lära sig trafikreglerna av andra, t. ex. i skolan etc. De, som innehava körkort, hava i regel genomgått körskola och lärt sig trafikreglerna där. Pressen och radion hava härvidlag naturligtvis också en stor betydelse. Ett oavvisligt krav på en vägtrafikstadga är emellertid, att den erhåller sådan form, att den kan ligga till grund för domstolarnas bedömande av trafikförseelser. Detta krav hindrar en alltför populär avfattning av stadgan.

Man måste dock medgiva, att gällande vägtrafikstadga ur stilistisk synpunkt företer stora brister och att den till en del innehåller onödiga föreskrifter. En viss koncentration av vägtrafikstadgan torde därför böra eftersträvas liksom även en genomgående enklare formulering av paragraferna. Trafikreglerna kunna dock icke göras så korta, att de utan nödiga anvisningar bliva värdelösa, medan i gengäld anvisningarna måste bliva desto mer omfattande och överskådliga. Härigenom skulle man ernå, att man i stället för en stadga i verkligheten erhöile två stadgor, vilket i hög grad skulle minska överskådligheten. Paragraftext är som regel svår att läsa för menige man och blir icke lättare att förstå, om texten är att finna på två ställen. Trafikreglerna böra i stället givas en sådan utformning, att anvisningar för deras

tillämpning bliva överflödiga, samtidigt som trafikreglerna formuleras så klart och enkelt som möjligt. Om det därjämte skulle anses önskvärt, att allmänheten tillhandahölls en särskilt populärt skriven utläggning av trafikreglerna, kunde ju en sådan utarbetas av någon statlig myndighet eller av någon lämplig organisation. En sådan utläggning skulle kunna utarbetas med än större frihet än anvisningar till lagtexten både i fråga om stilisering och uppställning.

Beträffande det av Motormännens riksförbund framlagda förslaget måste särskilt anmärkas följande: Skola vid en vägtrafikstadga fogas anvisningar, få dessa icke innehålla annat än exempel till och klargörande tolkningar av stadgans föreskrifter. Däremot kunna naturligtvis icke i anvisningarna upptagas direkta påbud och föreskrifter, vilka fordra sanktion. Så är emellertid fallet i förbundets förslag. Av det av utredningsmannen nu framlagda förslaget äro endast de icke straffbelagda föreskrifterna av den natur, att de skulle kunna upptagas i anvisningar. Dessa föreskrifter äro till antalet mycket få och motivera ingalunda att stadgan skrives i den av förbundet föreslagna formen.

Vad beträffar frågan om vägtrafikstadgans förkortande genom överflyttning av ett antal bestämmelser om fordons utrustning till en fordonsförordning, så kan ifrågasättas, huruvida trafikanten kan anses hjälpt med att dessa bestämmelser, varom han dock måste äga kännedom, flyttas över till en fordonsförordning, som i gengäld måste bliva ganska omfattande. Den nuvarande uppdelningen mellan motorfordonsförordningen och vägtrafikstadgan grundar sig på den principen, att vad som hör till fordonets besiktning och inregistrering upptages i motorfordonsförordningen medan vad som bör iakttagas under fordonets färd upptages i vägtrafikstadgan.

Det nu ifrågavarande uppdraget att revidera vägtrafikstadgan innefattar emellertid icke något bemyndigande att verkställa någon generell omarbetning av jämväl motorfordonsförordningen. Tiden för uppdraget torde icke heller medgiva en sådan omarbetning. Utredningsmannen har därför icke ansett sig böra taga ställning till frågan, huruvida från vägtrafikstadgan bör överföras en del bestämmelser till motorfordonsförordningen och denna omarbetas till en fordonsförordning. Han har vid genomförandet av sitt uppdrag även undvikit att ändra på motorfordonsförordningen. Frågan om dennas omarbetning bör lösas i samband med en framtida översyn av samtliga trafikförfattningar. De tillkallade sakkunniga hava också utan undantag uttalat sig för att en sådan översyn redan nu skulle hava ägt rum och hava härom gjort framställning hos kommunikationsministern (se *Bilaga B*). Vid en sådan översyn bör prövas, huruvida icke de bestämmelser i trafikförfattningarna, vilka endast röra myndigheternas åligganden, kunde sammanföras till särskilda författningar och således icke belasta de för allmänheten mera betydelsefulla författningarna. I avvidan på en sådan översyn torde den nuvarande uppdelningen mellan vägtrafikstadgan och motorfordonsförordningen emellertid böra bibehållas. Vidare har ansetts, att den nuvarande kapitelindelningen av väg-

trafikstadgan efter olika slag av trafikanter bör bibehållas. Denna indelning gör stadgan överskådlig och den trafikant, som vill taga del av de för honom gällande trafikreglerna, kan lätt återfinna dessa.

Det förslag till vägtrafikstadga, som nu framlägges, innebär icke några större nyheter i fråga om trafikreglerna. Det bygger i det stora hela på gällande stadga, som också i detta avseende visat sig vara i stort sett tillfredsställande. Vissa nya bestämmelser för cyklar hava dock tillkommit, vilket ju är ganska naturligt med hänsyn till cykeltrafikens utveckling. En del av dessa syftar till att skärpa kontrollen över cykeltrafiken och underlätta övervakningen av de cyklande. Även för fotgängarna hava föreskrifterna i viss mån blivit skärpta. Det är härvid att märka, att i nya rättegångsbalken, som ännu ej trätt i kraft, finnas i 20 kap. 7 § föreskrifter om eftergift av åtal beträffande bland annat brott, å vilka icke kan följa svårare straff än böter. Det torde dock dröja flera år tills den nya rättegångsbalken träder i kraft, men det torde icke vara omöjligt, att nämnda bestämmelser om åtalseftergift redan tidigare bringas i tillämpning. Dessa regler om åtalseftergift komma att förhindra åtal för smärre trafikförseelser. Redan nu underlåta åklagare i stor utsträckning att åtala sådana förseelser.

Vid stadgans utformning hava gjorts försök, att i enkla, allmänna satser fastslå reglerna för trafiken och att såvitt möjligt få fram vissa, för alla trafikanter gällande trafikregler. Detaljbestämmelser kunna tyvärr icke undvikas, men de böra icke bortskymma de allmänna reglerna. Försök har gjorts att förenkla författningstexten, så att denna blir mera lättläst och överskådlig.

Till vägtrafikstadgan hava överflyttats vissa föreskrifter i ordningsstadgan för rikets städer och från lokala ordningsföreskrifter. Detta har skett i samråd med den kommitté, som har under utarbetande ett förslag till ny ordningsstadga.

Slutligen hava ändringar föreslagits i kungörelsen om vägmärken. Närmare redogörelse härför lämnas i samband med motiven till 14 § i förslaget till vägtrafikstadga.

Omarbetningen av vägtrafikstadgan medför, att de särskilda föreskrifterna för den militära vägtrafiken måste undergå vissa rent redaktionella förändringar. Förslag härom kommer att uppgöras senare.

Direktören O. Wallenberg har, under åberopande av de sakkunnigas uttalande om önskvärdheten av en allmän översyn av samtliga vägtrafikförfattningar, reserverat sig mot det nu framlagda förslaget med undantag av 4 och 5 kap. Han har därvid framhållit, att revisionen av vägtrafikstadgan endast bort avse de i dessa kapitel intagna bestämmelserna, d. v. s. bestämmelserna för gående och cyklande, medan saken i övrigt bort anstå till nämnda översyn komme till stånd, helst under samarbete mellan de nordiska länderna. Han har därför icke önskat taga ståndpunkt till övriga kapitel i förslaget.

Direktören S. Lindgren har reserverat sig mot det framlagda förslaget. Han har därvid åberopat det av Motormännens riksförbund framlagda förslaget och de principer, som legat till grund för dettas utarbetande.

Vägtrafikstadgan.

1 kap.

Inledande bestämmelser.

1 §.

Denna paragraf motsvarar 1 § i gällande stadga. Vissa ändringar hava dock vidtagits.

Till väg har hänförts även tillfällig vinterväg, vare sig den är enskild eller allmän. Ändringen torde endast innebära ett förtydligande.

Till vägfarande hava hänförts alla, som vistas å väg och alltså även passagerare i fordon. Det har nämligen i praxis uppstått tvekan huruvida ansvar enligt vägtrafikstadgan kan ådömas t. ex. bilpassagerare, som öppnat bilens dörr så att annan trafikant skadats, eller person, som från stående bil lastat av en järnbalk så att den förorsakat trafikolycka. Det synes uppenbart, att sådana fall böra falla under vägtrafikstadgan.

Till vägfarande räknas dock icke förare av spårvagn. Visserligen föreslås i 12 kap. av förslaget, att vägtrafikstadgan skall tillämpas även å spårvagnar, men då spårvagnarna måste givas en särställning i trafiken, kan stadgan icke generellt tillämpas å dem och spårvagnsförare kunna därför icke jämföras med övriga trafikanter.

Bland definitionerna hava även upptagits utrykningsfordon. Till dessa hava hänförts ambulansbilar, brandkårsbilar samt tjänstebilar för polis- och tullpersonal. Vidare hava med dessa fordon jämförts redskapsvagnar för lagning av luftledning för spårvagn eller trådbuss. I större städer hava nämligen luftnäten av starkströmsledningar för trafikändamål blivit ganska omfattande och utvecklingen på detta område är icke avslutad. Av allt att döma torde trådbussarna komma att öka i antal i vårt land. Vid skador å dessa luftnät kunna trafikanter utsättas för stora risker genom nedfallande ledningar och svåra trafikrubbingar kunna uppstå. Det är därför av vikt, att ifrågavarande redskapsvagnar snabbt kunna komma fram.

Förslag har framställts, att även vattenledningsverks redskapsvagnar måtte upptagas bland utrykningsfordonen. Grunden härtill torde vara, att Kungl. Maj:t genom resolution den 2 april 1937 med ambulansbil jämförts utrykningsbil, som för Stockholms stads vattenledningsverks räkning i bräddskande fall användes inom Stockholms stad och Stockholms län. Det torde icke vara av behovet påkallat att meddela någon bestämmelse, varigenom sådana vagnar generellt hänföras till utrykningsfordon. Den förkörsrätt, som förbehålles utrykningsfordon, bör icke missbrukas genom att utsträckas till alltför stora kategorier av fordon.

Vidare har upptagits en definition på cykel. Till cykel hänföras icke trehjuliga barncyklar, vilka närmast böra anses såsom lekfordon. Däremot gå tvåhjuliga barncyklar, som äro rena förminskningar av vanliga cyklar, in under definitionen.

2 kap.

Bestämmelser för samtliga vägfarande.

2 §.

Paragrafen motsvarar 2 §, 3 § 2 mom. och 7 § i gällande stadga.

Första stycket har erhållit en annan formulering för att undvika, att minsta missöde, som drabbar en vägfarande och som måste hänföras till olycksfall, skall medföra straffansvar. Om en bil i en trång passage skrapar mot en grindstolpe, är detta ett olycksfall, som dock i regel saknar betydelse för trafiksäkerheten och som därför icke bör kriminaliseras. I övrigt har företagits en mindre rent redaktionell ändring.

I 14 § 1 mom. sista stycket gällande stadga föreskrives, att gående bör uppmärksamma till ledning för trafiken uppsatta signaler. Det föreslås nu en plikt för gående att åtlyda för honom avsedda signaler och han riskerar straff om han bryter häremot.

3 §.

Paragrafen motsvarar 8 § i gällande stadga. Den har flyttats över till 2 kap. för att den skall komma att gälla samtliga vägfarande och icke som nu endast andra vägfarande än gående.

4 §.

I denna paragraf har givits en generell regel om trafikens plats på vägen. Bestämmelsen innefattar även 10 §, 14 § 1 mom. första punkten och 17 § första stycket gällande stadga. Bestämmelsen har så formulerats, att det icke möter hinder för en vägfarande att korsa för annan trafik avsedd bana.

3 kap.

Särskilda bestämmelser för andra vägfarande än gående.

5 §.

Sedan länge har onykterhet vid förande av motorfordon varit straffbelagd, medan däremot särskilda straffregler saknats för onykterhet vid förande av andra fordon. Den alltmer ökade trafiken och det därmed ökade »fordonsfylleriet» har dock gjort önskvärt, att straff måtte stadgas för onykterhet vid förande av alla slags fordon. Onyktra cyklister äro numera en vanlig företeelse och de utsätta först och främst sig själva men även andra trafikanter för stora faror. Ett hästfordon med berusad körsven torde i livlig trafik utgöra ett faromoment av stor betydelse. Hittills synes detta slag av fylleri hava bestraffats endast enligt 18 kap. 15 § strafflagen, där straffet endast är böter. Detta måste anses otillfredsställande. Möjligen torde onykter förare av fordon kunna fällas till ansvar enligt 2 § vägtrafikstadgan, men så synes dock ej hava skett i praxis.

I utländsk rätt finnas bestämmelser i ämnet. I några länder finnas därjämte förbud stadgat för den, som av andra orsaker än spritförtäring är vådlig för trafiksäkerheten, att framföra fordon.

Sälunda finnes i den tyska Strassenverkehrszulassungsordnung av den 13 november 1937 generellt förbud för den, som till följd av »körperlicher oder geistiger Mangel» icke kan röra sig säkert i trafiken, att deltaga i trafiken om icke lämpliga åtgärder vidtagits för att förhindra att han sätter andra i fara. Enligt rättspraxis kan ett tillstånd av nu nämnt slag förorsakas av alkoholhaltiga drycker. Den som visar sig olämplig att föra fordon eller djur kan av vederbörande myndighet förbjudas detta. Den som under betydande påverkan av spritdrycker eller »Rauschgifte» deltagit i trafiken anses olämplig att föra fordon eller djur.

I engelsk rätt, Road traffic act 1930, finnes endast förbud att föra motorfordon för den som är under inflytande av »drink or a drug» i sådan utsträckning, att han icke är i stånd att utöva vederbörlig kontroll över fordonet.

I Holland finnes i motor- och cykellagen av den 10 februari 1905 (ändrad 1925) förbud för förare av motorfordon eller cykel att därmed köra på väg eller cykelväg medan han är under sådant inflytande av alkoholhaltig dryck, att han icke kan anses vara i stånd att på tillbörligt sätt framföra motorfordonet eller cykeln. Enligt art. 426 i den holländska strafflagen skall den, som i berusat tillstånd antingen offentligen hindrar trafiken eller stör ordningen eller hotar annans säkerhet eller begår handlingar, vid vilka särskild försiktighet eller varsamhet kräves till förebyggande av fara för tredje mans liv eller hälsa, straffas med fängelse eller böter.

I den danska Færdselsloven av den 14 april 1932 stadgas slutligen, att hästar icke få anförtras till och ej heller köras, ridas eller ledas av någon, som på grund av spritförtäring ej är i stånd att styra dem. Det är vidare förbjudet att cykla, när vederbörande på grund av spritförtäring icke är i stånd till att göra det på ett betryggande sätt. Enligt § 24 första stycket av Loven om Motorkøretøjer må motorfordon icke föras av den, som på grund av spritförtäring icke är i stånd till att göra det på ett betryggande sätt. I tredje stycket av samma paragraf stadgas vidare förbud att föra motorfordon för den, som på grund av överansträngning, brist på sömn, tidigare nyttjande av spritdrycker eller bruk av hetsande eller bedövande medel eller av liknande orsaker befinner sig i ett sådant trötthets- eller slöhetstillstånd, att han icke är i stånd att föra motorfordonet på ett betryggande sätt.

I samband med frågan om införande i vägtrafikstadgan av ett generellt förbud att föra fordon för den, som på grund av påverkan av spritdrycker icke kunde på betryggande sätt framföra fordonet, hava även krav framställts om att förbudet skulle utsträckas till den som led av trötthet eller vore påverkad av narkotika. Bruket av narkotika och dylikt torde spela en mycket underordnad roll för trafiksäkerheten. Det är dock vanligt, att motorfordonsförare, som misstänkas för rattfylleri, söka freda sig genom att uppgiva att de förtärt sådana ämnen.

Medicinalstyrelsen har avgivit utlåtande i ämnet den 24 februari 1944. Härvid åberopar styrelsen en utredning av medlemmen av styrelsens vetenskapliga råd professorn G. Liljestrand, som därvid anför:

Det torde numera råda enighet därom, att alkoholförtäring ogynnsamt inverkar på förmågan att på betryggande sätt framföra motorfordon och därigenom stegrar risken för olycksfall. Ett objektivi mått på alkoholens betydelse i detta hänseende har lämnats i den viktiga undersökning, som R. L. Holcomb publicerat (*Journ. of the Amer. Med. Assoc.* 1938. 111. 1076), och vilken utförligt refererats på svenska (O. Ström, *Tirfing* 1939, 33, 77). Det framgår härav, att vid en alkoholhalt i blodet om 1,5 promille ifrågavarande risk är 55 gånger så stor som vid frihet från alkohol, och att vid 1 promille motsvarande siffra är 5—10. Att de svåraste olyckorna överväga i sådana fall, där en hög alkoholhalt i kroppen förefinnes, har ävenledes visats (H. A. Heise, *Journ. of the Amer. Med. Assoc.* 1934. 103. 739, P. I. Tuovinen, *Festskrift f. J. Scharffenberg*, Oslo 1939, s. 288). Hos oss har Sjövall efter att ha studerat 200 genom trafikolyckor framkallade dödsfall angivit, att alkohol medverkat i omkring 20 % av dessa (*Festskrift f. J. Scharffenberg*, Oslo 1939, s. 276). Statsmakterna ha också tagit konsekvenserna av dessa och liknande erfarenheter och stadgat straffpåföljd för den, som framför motorfordon med en blodalkoholhalt över 0,8 promille. Orsaken till alkoholens ogynnsamma inflytande i det nämnda hänseendet är att tillskriva de verkningar, som den framkallar hos individen i fråga om uppmärksamhet, omdöme, hänsynstagande till andra, sinnesskärra, noggrannhet i rörelser etc. Dylik påverkan i ogynnsam riktning kan med lämpliga metoder påvisas redan vid jämförelsevis låg alkoholhalt i blodet, som framgår bland annat av Goldbergs omfattande studier (*Acta physiolscand.* 1943. 5. Suppl. 16).

Utan tvivel måste dessa verkningar innebära en stegrad risk för olycksfall vid framförandet icke blott av motorfordon utan jämväl av andra fordon, liksom också för fotgängare. Någon tillförlitlig statistik över alkoholens roll vid olycksfall, som drabba sistnämnda kategorier, finnes icke. Den av Centralförbundets för Nykterhetsundervisning i underdånig skrivelse av den 17 juni 1931 gjorda hemställan om utredning rörande anordnande av en fortlöpande statistik över samtliga trafikolyckor, innebärande jämväl ett sorgfälligt utforskande av olycksfallens orsaker med beaktande av alkoholens roll därvidlag ledde visserligen till kungl. kungörelser angående statistiska uppgifter om trafikolyckor från och med år 1935, men dessa begränsades före 1939 till att gälla enbart trafik med motorfordon. Helt naturligt finnas därför blott mycket ofullständiga data om alkoholens roll för nu berörda kategorier av olycksfall. Att den icke sällan torde vara en medverkande faktor vid dylika, är dock tydligt. I en av S. Groth (*Tirfing* 1937, 31, 48) lämnad redogörelse framhålles, att 5,1 % av motortrafikolyckor, som under 1935 inträffat i Sverige och helt eller delvis orsakats av alkohelpåverkan, berott på cyklister, medan 4,9 % framkallats av fotgängare samt 1,8 % av andra vägfärdande, som varit alkohelpåverkade. Genom tillmötesgående från Statistiska Centralbyrån har jag haft tillfälle att taga del av korrekturet till dess redogörelse, Vägtrafikolyckor år 1942, av vilken bland annat inhämtas (sid. 22), att antalet polisundersökta trafikolyckor, vari spritpåverkad cyklist varit delaktig, under åren 1940—1942 i förhållande till år 1939 ökats med respektive 34, 54 och 79 %, vilket förhållande icke synes helt kunna förklaras med hänvisning till ökningen i cyklismens omfattning. För år 1942 utgör antalet polisundersökta olyckor med alkohelpåverkad cyklist 129, för förare av annat fordon än bil, motorecykel eller cykel 11 och för fotgängare 38.

Ehuru vår nuvarande kännedom om alkoholens roll i praktiken för andra trafikolyckor än sådana, som sammanhånga med motortrafiken, sålunda är ytterst knapphändig, synes det uppenbart, att den måste vara avsevärt mindre än för denna. Dels är risken för en katastrof i och för sig särskilt betydande i motor-

trafiken genom den väldiga kraftutvecklingen i motorn, dels äro också på grund av stor hastighet och andra omständigheter kraven på föraren härvidlag speciellt stora. Det föreligger därför icke anledning till lika stränga allmänna bestämmelser vid framförandet av annat fordon som de, vilka gälla för motorfordons-trafiken i här ifrågavarande avseende. Den i skrivelsen angivna formuleringen »om förbud att föra fordon för den, som på grund av förtäring av starka drycker icke kan föra fordonet på betryggande sätt», torde därför tills vidare kunna anses tillfyllest. Att det stöter på stora svårigheter att fastställa, huruvida dylik grad av påverkan föreligger, är emellertid uppenbart.

Då alkoholens ogynnsamma roll för trafikolyckor beror på dess narkotiska verkan, synes det vid första påseendet rimligt, att liknande risker skola inträda jämväl under inverkan av andra narkotiskt verkande medel. Man får emellertid erinra sig, att vissa olikheter kunna förefinnas i fråga om de narkotiska verkingarna, i det att dessa kunna drabba skilda områden av nervsystemet. Sålunda gäller för våra vanliga febermedel, att deras förmåga att sänka förhöjd kroppstemperatur, liksom deras än viktigare effekt att lindra smärtor av olika slag utan tvivel bero på en narkotisk verkan på bestämda delar av centrala nervsystemet. Det finns emellertid ingen anledning att antaga, att de i sådana mängder, som i regel bruka användas för att lindra smärtor, skulle ha någon ogynnsam inverkan på förmågan att framföra motorfordon, och än mindre, att de skulle försvåra framförandet av andra fordon. Tvärtom torde de kunna utöva en gynnsam effekt genom att avlänka uppmärksamheten från smärtan och därmed underlätta koncentrationen på den föreliggande arbetsuppgiften. Genom att även för andra narkotiskt verkande ämnen än alkohol införa omnämnda bestämmelse (»icke kan föra fordonet på betryggande sätt»), synes man emellertid ha tillbörligt reserverat sig.

Å andra sidan äro de ogynnsamma, här diskuterade följderna av intagande av läkemedel icke begränsade till narkotiska ämnen. Även sådana, som i stället stimulera nervsystemet, kunna utgöra en fara. Sålunda måste det betraktas som riskabelt att framföra fordon kraftigt påverkad av t. ex. kokain eller bensedrin. Det förefaller därför icke lämpligt med den ifrågasatta begränsningen av bestämmelsen till att gälla påverkan genom narkotika. I engelsk rätt stadgas enligt uppgift i utredningsmannens skrivelse förbud att föra motorfordon för den, som är under inflytande »of drink or a drug». Ordet drug betyder på vårt språk läkemedel och omfattar såväl narkotiska som stimulerande ämnen. Det i skrivelsen omnämnda förbudet i Danmark för den, som är påverkad av sprit, att köra, rida eller leda häst eller att cykla, ävensom förbud att föra motorfordon för den, som på grund av »Overanstrengning, Mangel på Sövn, forudgaande Nydelse av Spiritus eller av hidsende eller bedövende Midler eller av lignende Aarsager befinder sig i en saadan Traetheds- eller Slövhetsstilstand», att han är ur stånd att föra motorfordonet på betryggande sätt, visar, att man där beaktat möjligheten, att samma faror kunna uppstå av stimulerande (»hidsende») och narkotiska (»bedövande») medel. Det är däremot svårt att förstå, varför man blott vid framförandet av motorfordon ansett sig böra taga hänsyn till inverkan av dessa andra skadliga påverkningar, medan man i övrigt begränsat sig till förbud vid påverkan av alkohol. Den principiella överensstämmelsen mellan de uppräknade skadligheterna gör det naturligt att likställa dem med alkohol.

Att även tröttheten spelar en icke oväsentlig roll för uppkomsten av trafikolyckor, är i hög grad sannolikt. Direkta studier visa, att stark trötthet t. ex. efter långvarig brist på sömn, kan medföra svåra koordinationsrubbningar (se t. ex. N. Kleitman, Sleep and Wakefulness, Chicago 1939, sid. 302), och välbekant är, att det stundom inträffat, att en utmattad förare somnat vid ratten. Spörsmålet om tröttheten som orsak till motortrafikolyckor har närmare behandlats vid Allmänna Svenska läkarmötet i Stockholm 1938 (Förh. vid 22. Allm.

Sv. Läkarmötet 1938, sid. 224—249). Svårigheten att objektivt fastställa graden av trötthet medför, att man tills vidare icke kan precisera dess betydelse för trafikolyckorna, även om det i enstaka fall är otvivelaktigt, att ett orsakssammanhang föreligger. Den välkända erfarenheten från olycksfallsstatistiken från en rad olika yrken, enligt vilken olycksfallsfrekvensen når ett maximum 3—4 timmar efter arbetets början och ett nytt omkring 3 timmar efter middagspausen, gör det sannolikt, att trötthet är av betydelse även för trafikolyckor. Det synes därför befogat, att den också uppräknas i den ifrågasatta allmänna bestämmelsen.

Sammanfattande finner jag alltså, att goda skäl föreligga att i vägtrafikstadgan införes ett allmänt förbud att föra fordon för den, som på grund av trötthet, påverkan av spritdrycker eller av stimulerande eller bedövande ämnen icke kan föra fordonet på betryggande sätt.

Medicinalstyrelsen gör det uttalandet, att professorn Liljestrands utredning synes styrelsen väl ägnad att inom området för däri berörda spörsmål läggas till grund för en blivande revision av vägtrafikstadgan, varvid dock styrelsen — som anser att i förevarande sammanhang »trötthet» bör utbytas mot »uttröttning» — för sin del finner sannolikt, att mycket stora svårigheter skulle komma att möta vid tillämpning av en bestämmelse, innebärande förbud mot att deltaga i trafiken för den, vars bristande förmåga i detta avseende hade sin orsak i trötthetstillstånd. Styrelsen anser därför, att man i förevarande avseende först bör genom åtgärder av annan art söka förekomma risker, förslagsvis genom upplysning och propaganda och dessutom, ifråga om trafikchaufförerna, genom effektiva bestämmelser om begränsning av arbetstiden.

Såsom medicinalstyrelsen påpekar, torde ett förbud att föra fordon under påverkan av trötthet vara svårt att tillämpa. Bevisfrågan skulle medföra stora svårigheter. Att utbyta ordet trötthet mot uttröttning vore dock bättre, men även i detta fall synas stora svårigheter kunna uppstå. Något förslag i denna riktning framlägges därför icke. Domstolarna torde i övervägande antalet fall också komma till rätta med tillbud av trötthet hos fordonsförare genom att fälla dessa till ansvar enligt 2 § första stycket.

Förslag framlägges dock om ett generellt förbud att föra fordon under påverkan av spritdrycker eller stimulerande eller bedövande ämnen. Härmed avses dock icke att inverka på gällande bestämmelser om rattfylleri.

Frågan huruvida tagande av blodprov liksom vid rattfylleri bör tillåtas även vid vanligt »fordonsfylleri» har varit under övervägande. Det har dock ännu icke ansetts vara motiverat att vid nu förevarande förseelser tillåta sådana ingrepp i den personliga integriteten. Därtill skulle komma faran av att domstolarna vid bedömande av frågan, huruvida en tilltalad vore påverkad av starka drycker, skulle frestas att analogt tillämpa bestämmelserna i motorfordonsstrafflagen, vilket icke är avsett. Vid brott mot de nu föreslagna bestämmelserna skall bevisningen föras på vanligt sätt med vittnen. Det bör även framhållas, att spårvagnsförare, som misstänkas för fylleri, redan nu torde underkastas blodundersökning, enär spårvägarna torde föranstalta härom.

6 §.

Motsvarande bestämmelser återfinnas i 3 § 1 mom. och 20 § 4 mom. fjärde stycket gällande stadga.

Det allmänna stadgandet om straff för vårdslös framfart återfinnes i 2 §. Det har emellertid ansetts ofrånkomligt att i vägtrafikstadgan särskilt framhålla de fall, där olycksrisken är särskilt stor och därför särskild försiktighet kräves av fordonsförare, vilket även skett i gällande stadga. Förseelse mot paragrafens första stycke skall bestraffas enligt 2 §.

Krav har uppställts på att de utförliga formuleringarna i gällande stadga måtte bibehållas. Det synes dock uppenbart, att bestämmelsernas detaljrikedom saknar betydelse för trafiksäkerheten.

Beträffande övergångsställena för fotgängare meddelas föreskrifter i paragrafens andra stycke. Härvid har den gällande formuleringen bibehållits. Trots att trafikförhållandena vid dessa övergångsställen för närvarande lämna mycket övrigt att önska, så torde icke någon förbättring kunna åstadkommas genom lagstiftning. Felet torde snarast ligga i bristfällig övervakning av efterlevnaden av gällande bestämmelser, mot vilka någon befogad anmärkning icke torde kunna riktas.

7 §.

I paragrafen hava upptagits bestämmelser, motsvarande de i 4 § 1 mom. gällande stadga. Skyldigheten för fordon att, såvitt möjligt, färdas på vägens vänstra sida bör fastslås genom en generell bestämmelse. Det kan dock med fog anmärkas, att vägarna i vårt land i regel icke hava en sådan bredd, att plats finnes för två körfiler. Principen om skyldighet att hålla sig på vägens vänstra del bör emellertid fastslås. Vidare bör de olika trafikslagens inbördes fördelning på vägen regleras genom en allmän föreskrift, att den långsammare trafiken skall framgå närmare vägkanten än den snabbare. Detta är en mycket viktig förutsättning för att trafiken skall kunna löpa friktionsfritt.

8 §.

Paragrafens bestämmelser återfinnas i 4 § 2—4 mom. gällande stadga. Reglerna om möte hava i stort sett endast underkastats en redaktionell omarbetning.

9 §.

Gällande bestämmelser om korsande möte återfinnas i 4 § 5 mom. Enligt dessa skall till undvikande av sammanstötning, när ett fordons kurs skär ett annat fordons kurs, föraren av det fordon, som har det andra på sin vänstra sida, låta detta senare köra först; dock att där fordon framföres å huvudled, detta fordon skall äga förkörsrätt framför fordon, som framföres å annan väg. Vad nu sagts fritager icke någon förare från skyldighet att iakttaga särskild försiktighet vid passerande av eller färd in på korsande eller anslutande väg.

Mot gällande bestämmelser hava anmärkningar framförts från skilda håll.

Det har gjorts gällande, att vänsterregelns nuvarande utformning vore för vag. Genom föreskriften i 4 § 5 mom. andra stycket, vari erinras om båda förarnas skyldighet att vid vägkorsning iakttaga försiktighet, bleve vänsterregeln nämligen så uppmjukad, att den vore utan värde. Den borde därför skärpas och gälla utan inskränkning, vilket skulle medföra större klarhet vid dess tillämpning. Från annat håll har gjorts gällande, att ordet »förförsvär» borde utbytas mot »väjningsplikt». Härigenom skulle man motverka, att *rätten* att köra före medförde, att fordonsförare körde hänsynslöst i vägkorsningar. Vidare har framställts krav på att vänsterregeln skulle helt slopas. Slutligen har även förordats införandet av en ovillkorlig förförsvär å huvudled för att därmed främja snabb trafik å huvudlederna.

Det synes vara ogenomförbart att slopa vänsterregeln, då densamma är internationell, d. v. s. högerregel vid högertrafik. Däremot förefaller det som om vid vänstertrafik en högerregel vore att föredraga, men en sådan ändring kan dock av internationella skäl icke komma i fråga.

Vad huvudlederna beträffar, så råder enighet om att dessa böra bibehållas. Mot förslaget att tillerkänna fordon å huvudled en ovillkorlig förförsvär kunna flera invändningar göras. I stadstrafik skulle en sådan ovillkorlig förförsvär icke vara lämplig, då densamma skulle medföra svåra risker för trafiken. Huvudlederna måste följaktligen slopas i tätort. Å andra sidan är det dock nödvändigt att i tätort hava vissa trafikleder, där trafiken kan framgå relativt snabbt utan att stoppas upp vid varje gathörn. En ovillkorlig förförsvär å huvudled skulle därför nödvändiggöra, att ett särskilt huvudledsbegrepp infördes för tätort, t. ex. huvudgator. Sådana huvudgator skulle då utmärkas med särskilda vägmärken av helt ny typ. Trafikföreskrifterna skulle härigenom ytterligare öka i antal, vilket man bör söka undvika.

Behovet av den absoluta förförsvären synes även med fog kunna ifrågasättas. Biltrafiken å huvudled kan icke anses otillbörligt hindrad genom att föraren vid vägkorsningar iakttaga större varsamhet än eljest, d. v. s. att han något saktar farten. Detta ökar visserligen hans körtid, men denna ökning kan endast uppgå till en obetydlighet. Det förefaller tvivelaktigt, om denna ökning i färdtiden kan vara av sådan betydelse för samfärdseln, att den motiverar införandet av den absoluta förförsvären på huvudled. Den absoluta förförsvären synes ej heller passa för vägnätet i vårt land, som ju saknar vägar av autostrada-typen.

Mot nu gällande bestämmelser kan dock med fog anmärkas, att föreskriften i 4 § 5 mom. andra stycket medför, att de nuvarande förförsvärreglerna bliva så uppmjukade, att förförsvären blir illusorisk. Vidare synes det psykologiskt riktigt, att i stället för förförsvär för den ene av de mötande stadga väjningsplikt för den andre. Härigenom tillerkännes icke den ene parten någon *rätt* att färdas före den andre. En sådan rätt skulle nämligen kunna uppmuntra den förförsvärsberättigade att i förlitan på sin förförsvär sätta åsido nödig försiktighet och hänsyn.

De föreslagna reglerna om korsande möte hava i förslaget utformats så,

att trafikant icke har *rätt* att köra före en annan, men väl har den andre skyldighet att väja. Den i nuvarande stadga upptagna erinran om att vid korsande möte särskild försiktighet skall iakttagas har av ovan nämnt skäl slopats. De föreslagna reglerna innebära rent språkligt sett en uppmjukning av det tidigare använda uttrycket förkörsrätt men ej i sådan grad som nyssnämnda bestämmelse i gällande stadga. Det kan i detta sammanhang påpekas, att i 6 § första stycket upptagits en allmän erinran om skyldighet för fordonsförare att vid vägkorsning färdas med nedsatt hastighet. De föreslagna reglerna kunna sägas åsyfta en skärpning av körreglerna till förmån för den, som vid mötet skall hava företräde, dock icke därhän, att han tillerkännes obetingat företräde framför den andre.

En nyhet är, att förare av fordon å allmän väg erhåller företrädesrätt framför förare av fordon å enskild väg. Samma eller liknande trafikregel finnes i Danmark, Norge och Finland. Den enda invändning, som kan göras mot densamma är, att trafikanterna icke alltid veta, om den väg, varå de färdas, är enskild eller allmän. I det alldeles övervägande antalet fall torde dock trafikanten vara fullt underrättad i denna fråga. Det är ju uppenbart, att fordon å alla de enskilda vägar av de mest växlande typer, som ansluta till allmän väg, måste stå tillbaka för trafiken å denna.

Reglerna för korsande möte böra kompletteras med en föreskrift, att den som svänger in på annan väg alltid skall lämna företräde åt den som färdas rakt fram. Det är givet, att den, som utför en sådan manöver som svängning och därmed stoppar upp särskilt efterföljande och mötande trafik, skall komma i efterhand efter denna.

10 §.

Motsvarande bestämmelser återfinnas i 4 § 3 mom. gällande stadga.

Paragrafen upptager i stort sett nu gällande bestämmelser. Skyldighet har dock föreskrivits för den, som skall omköras, att lämna plats för omkörning. Detta har skett för att förhindra, att en fordonsförare av okynne stänger vägen för ett bakomvarande fordon. I motsats till vad nu gäller har förseelse mot paragrafens första stycke straffbelagts.

Paragrafens andra stycke stadgar undantag från bestämmelserna i dess första stycke. Detta undantag har redan i praktiken gällt. Om vid varje omkörning i stadstrafik ljudsignal avgåves, skulle detta medföra ett ständigt signalerande. Vid tät trafik äro också trafikanterna i regel beredda på omkörning, vilket ju eljest icke alltid är fallet.

11 §.

Bestämmelser om filkörning saknas i gällande stadga. 1934 års vägsakkunniga hade emellertid i 4 § av sitt förslag föreslagit en bestämmelse av innehåll, att omkörning finge ske till vänster, där trafiken vore avsedd att framgå i två eller flera filer av jämsides och i samma riktning framförda fordon. Den föreslagna bestämmelsen inflöt dock icke i propositionen. I riks-

dagen väcktes motion om bestämmelsens införande i stadgan, men efter avstyrkande av utskottet avslogs motionen. Utskottet uttalade, att om fordon i två körfiler passera varandra, detta icke torde vara att betrakta som omkörning i författningens mening.

Ju livligare trafiken är, desto vanligare blir också filkörning. Filkörningen är i städer ofta regel, men även utanför tätbebyggda områden kan filkörning ofta förekomma. När körfilerna löpa parallellt, sker alltid omkörning mellan fordon i de olika filerna utan hänsyn till reglerna för omkörning. Någon tvekan synes i praktiken ej heller råda härom. När filkörning äger rum vid vägkorsningar, måste emellertid särskilda trafikregler gälla, om man vill undvika trafiksvårigheter och risker. Det har därför ansetts nödvändigt att i vägtrafikstadgan införa regler om filkörning. Vidare har upptagits en definition på filkörning, då detta uppgivits vara av behovet påkallat.

Det bör framhållas, att de föreslagna bestämmelserna innebära, att förut-sättningen för en förare av fordon att få svänga in på annan gata i en gatukorsning, där filkörning äger rum, är att han valt den körfil, som ligger närmast den tillämnade färdriktningen. I annat fall blir han tvungen att färdas rakt fram till nästa gatukorsning.

12 §.

Paragrafen motsvarar 5 § första stycket och 6 § i gällande stadga.

13 §.

Motsvarande bestämmelser i gällande stadga återfinnas i 5 § andra och tredje styckena och 22 §. Föreskriften i sistnämnda paragraf, att bilförare skall vara behjälplig med att leda djur förbi bil, torde vara föråldrad och har därför icke medtagits. Bestämmelsen i samma paragrafs andra stycke synes överflödig med hänsyn till stadgandet i 2 § första stycket i förslaget.

Bestämmelserna om teckengivning hava förtydligats på så sätt, att skyldighet föreskrivits för förare att giva tecken när han svänger, så att annan trafik kan därav hindras. Härmed avses företrädesvis de fall, då fordon startas och föres ut i körbanan samt då fordon från en körfil föres över till en annan.

Krav hava framställts om att körriktningsvisare skola vara obligatoriska för bilar. Sådana visare höra ju numera till standardutrustningen å bilar, varför en sådan föreskrift icke skulle medföra extra kostnader för bilägarna. Det har emellertid framhållits, att körriktningsvisarna icke äro funktions-säkra, särskilt i snö- och frostväder. Om de vore obligatoriska, måste bil, vars körriktningsvisare råkat ur funktion, tagas ur trafik tills felet blivit avhjälp. Detta skulle medföra stora svårigheter, särskilt för den yrkesmässiga biltrafiken.

14 §.

I 9 § första stycket gällande stadga finnas bestämmelser om uppställande av fordon på väg. Vidare må enligt § 2 ordningsstadgan för rikets städer

åkdon icke uppställas å gata eller annan allmän plats än den som för sådant ändamål är av vederbörande lokala myndigheter anvisad och äger magistrat att meddela erforderliga ordningsföreskrifter. Med stöd av nämnda paragraf i ordningsstadgan för rikets städer hava fastställts parkeringsföreskrifter för städer och andra tätbebyggda områden. Då dessa närmast böra hänföras till trafikföreskrifter, böra de icke utfärdas med stöd av ordningsstadgan. Det föreslås därför i samråd med ovannämnda kommitté, som utarbetar förslag till ny ordningsstadga, att bestämmelserna om parkering överföras till vägtrafikstadgan, där redan nu finnas föreskrifter om uppställande av fordon å väg.

I 1 mom. och 5 mom. hava i huvudsak upptagits bestämmelserna i 9 § första stycket gällande stadga. Bestämmelserna gälla liksom nu alla vägar. Krav hava framförts om att fordon alltid skola stannas å vägens vänstra sida. Detta krav har icke kunnat tillgodoses, huvudsakligen emedan hänsyn måste tagas till lantbrukarnas behov av att kunna stanna vid den sida av vägen, där mjölkbord finnas uppställda.

I 2 mom. har medgivits rätt att uppställa fordon å allmän väg, gata eller annan allmän plats under högst tjugofyra timmar i följd. Härigenom fastslås hur länge fordon får parkeras på väg. I 9 § gällande stadga medges endast tillfälliga uppehåll på väg och denna bestämmelse har på skilda orter tolkats på olika sätt, vilket medfört stor osäkerhet för trafikanterna. Uppställningen får dock icke ske under sådana omständigheter att den kan anses innebära, att vägen ersätter garage. Härmed avses i regel, att person bör å ort, där han bor eller stadigvarande vistas, hava sitt fordon uppställt i garage eller på enskilt område. Om han tillfälligt uppehåller sig å en plats, må dock hans fordon uppställas å väg. Det bör framhållas, att om ett skadat fordon lämnats å väg och föraren icke hinner skaffa bärgningsvagn inom 24 timmar, föraren icke bör vara hemfallen till straff enligt detta moment, om han gjort vad skäligen kan anses ankomma på honom för att i rätt tid skaffa hjälp. Detta torde följa av allmänna rättsregler.

3 mom. och 4 mom. innehålla undantag från det allmänna tillståndet att uppställa fordon under tjugofyra timmar. I 3 mom. hava upptagits bestämmelser, som finnas intagna i skilda lokala ordningsföreskrifter och bestämmelserna torde därför icke innebära någon nyhet. Då parkeringsföreskrifterna dock i sista hand måste regleras lokalt, har i 4 mom. lämnats möjlighet för de lokala myndigheterna att utfärda parkeringsföreskrifter. För att undvika att dessa å olika orter bliva av alltför skiftande natur hava i stadgan upptagits de typer av parkeringsbestämmelser, som i regel böra förekomma. Den tid av dygnet de skola gälla får naturligtvis bestämmas lokalt. Det förutsättes, att de lokala myndigheterna icke utan tvingande skäl införa nya typer av parkeringsförbud, då detta är ägnat att skapa förvirring.

Vad beträffar sättet för parkeringsföreskrifternas bringande till allmänhetens kännedom gäller nu följande: Enligt 15 § första stycket i) vägmärkeskungörelsen skall parkeringsförbud av det slag, som upptages i 14 § 4 mom.

b) i förslaget, angivas med tecken, bestående av en rund gul tavla med röd bård och ett svart P, överstruket med ett rött snedstreck. Tavlan, som enligt kungörelsen skall hava en diameter av 650 mm., skall enligt 17 § kungörelsen anbringas fristående. Sådan förbudstavla erfordras dock icke inom område av stad eller samhälle, beträffande vilket allmänt förbud mot parkering utanför särskilt angiven parkeringsplats eller eljest allmänna bestämmelser om dylik parkering av vederbörande myndighet i särskild kungörelse meddelats. I den mån så lämpligen kan ske, böra de yttre gränserna för dylikt område utmärkas genom förbudstavla med text, exempelvis »Ej fri parkering». Enligt 22 § vägmärkeskungörelsen kunna vidare uppsättas vägmärken till upplysning om vägs nyttjande såsom parkeringsplats, mötesplats, gångbana, cykelbana, ridväg eller dylikt även som för upplysning om tillstånd till parkering utanför särskilt angiven parkeringsplats. Sådant vägmärke skall utgöras av en målad gul tavla med en 2,5 centimeter bred svart bård. Tavlan skall, om den utmärker parkeringsplats eller mötesplats, hava en höjd av minst 40 centimeter men eljest minst 20 centimeter. Tavlan skall, såvida ej vederbörande myndighet annorlunda bestämmer, anbringas fristående.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen har den 29 november 1937 utfärdat anvisningar för uppsättande av vägmärken m. m. (väg- och vattenbyggnadsstyrelsens cirkulär 1937:6). I dessa angives beträffande förbudstavlor, att om utfärdat förbud gäller endast vissa tider på dygnet eller om i övrigt erfordras förtydligande av vad som med tavlan avses, bör, om utrymmet å tavlan ej förslår därtill, tidsangivelse eller förtydligande lämnas å en nedan förbudstavlan anbragt upplysningstavla (rektangulär gul tavla med röd bård) med lämplig kortfattad text, exempelvis »kl. 8—20», »1,5 km.», »Storgatan». Beträffande tavlor för upplysning om tillstånd till parkering utanför särskild angiven parkeringsplats framhålles i anvisningarna, att tavlan är avsedd att huvudsakligen komma till användning inom sådana områden i stad, som blivit utmärkta genom förbudstavlor med texten »Ej fri parkering», ehuru hinder icke möter att inom annat område i stad meddela parkeringsbestämelse medelst denna tavla. Vidare förklaras att inom stad eller samhälle, där parkeringsförbud utfärdats endast i fråga om ett fåtal gator och där i övrigt inga allmänna parkeringsföreskrifter meddelats, parkeringsförbud bör tillkännagivas medelst i 15 § första stycket i) omförmäld tavla. Till parkeringsförbud bör då också räknas förbud att parkera fordon längre tid än 15 min. eller mindre.

I det av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen den 12 maj 1936 framlagda förslaget till kungörelse angående vägmärken, vilket förslag ligger till grund för nu gällande kungörelse, anförde styrelsen i anslutning till 22 §:

Tavla för parkeringstillstånd. I skrivelse den 28 maj 1934 till statsrådet och chefen för kungl. kommunikationsdepartementet har drätselkammaren i Malmö hemställt om utredning av frågan om utfärdande av för hela riket gällande bestämmelser angående utseendet å sådana vägmärken, som uppsättas för utvisande

av förekommande parkeringsinskränkningar. Till skrivelsen var fogat ett förslag till dylikt vägmärke, som enligt detta skulle utgöras av en rektangulär gul tavla av 25 centimeters höjd med en 1,5 centimeter bred svart bård samt texten, exempelvis, »P 15 min.». Av skrivelsen framgår, att ifrågavarande vägmärke icke är avsett att utmärka parkeringsplats, utan endast att giva upplysning om de bestämmelser, som utfärdats för parkering av fordon på förevarande gator. Dylika märken skulle då anbringas å varje gatudel, varest särskild parkeringsinskränkning förekommer. Enligt styrelsens mening torde det emellertid vara varken nödvändigt eller lämpligt att utfärda några för hela riket gällande bestämmelser angående uppsättande av här avsett vägmärke, dels emedan behov av märket endast torde föreligga i några av de större städerna, och dels emedan parkeringsföreskrifterna i dessa ofta äro så invecklade, att meddelande därom icke rimligen kunna lämnas å vägmärken. Styrelsen anser det emellertid lämpligt, att i vägmärkesförfordningen intages en föreskrift om dylika märkens utseende, varigenom man skulle giva en anvisning om, att uppsättandet av desamma — ehuru ej påbjudet — dock vore tillåtet.

Det av drätselkammaren i Malmö framlagda förslaget kan emellertid icke anses vara i överensstämmelse med nuvarande författningsföreskrifter, enligt vilka bokstaven »P» användes för att utmärka parkeringsplats, varmed enligt styrelsens uppfattning bör avses allmänt område, som uteslutande eller med vissa inskränkningar är upplåtet att användas för uppställning av motorfordon. Det bör också bemärkas, att drätselkammaren med sitt förslag avsett ett vägmärke för utvisande av förekommande parkeringsinskränkningar — alltså förbud mot parkering — men att sedvanlig form och färg för förbudsmärke likväl frångåtts. Styrelsen vill emellertid som sin åsikt framhålla, att det torde vara riktigare att anse, att inom det område, för vilket parkeringsbestämmelser utfärdats, råder generellt parkeringsförbud, men att tillstånd till parkering har givits under viss kortare tid, exempelvis högst 15 minuter. För meddelande av tillstånd till parkering inom sådant område å annan allmän plats än parkeringsplats torde böra godkännas en rektangulär gul tavla av minst 20 centimeters höjd med en 2,5 centimeter bred svart bård samt lämplig kortfattad text, exempelvis »Parkering 15 min.». Styrelsen har dock icke ansett sig böra föreslå annan förändring av vägmärkesförfordningen i förevarande avseende än att i 22 § såsom exempel å vägmärke till upplysning om vägs nyttjande för särskilt ändamål även omnämnas tavla »för meddelande av tillstånd till parkering».

22 § vägmärkeskungörelsen utformades i huvudsaklig överensstämmelse med väg- och vattenbyggnadsstyrelsens förslag, dock att den nu ifrågavarande bestämmelsen erhöll en något avvikande formulering, som torde avse att framhåva vägmärkets karaktär av upplysningsmärke.

De nuvarande i vägmärkeskungörelsen angivna tavlorna för parkeringsförbud kunna av praktiska skäl icke uppsättas i tillräckligt antal i städer med mera invecklade parkeringsförhållanden, då detta skulle medföra uppsättandet av en skog av stolpar med ty åtföljande bristande överskådlighet. Skulle man använda den i vägmärkeskungörelsen anvisade utvägen att för visst område utfärda generellt parkeringsförbud samt att med skyltar enligt 22 § vägmärkeskungörelsen å hushörnen utmärka de lättnader i förbudet, som gällde för olika gator och tider, skulle de gathörn, för vilka inga lättnader gällde, bliva utan skyltar, vilket icke kan anses tillfredsställande. Detta system skulle då rätteligen kompletteras på så sätt att de nuvarande runda tavlorna för parkeringsförbud, eventuellt i förminskad storlek, uppsattes vid dessa gator. Här-

igenom skulle skyltar av helt olika färg komma att kombineras, vilket icke är att tillråda. De runda skyltarna lämpa sig ej heller för uppsättning i anslutning till gatuskyltarna. Ett nytt system måste därför införas.

Frågan har också varit föremål för myndigheternas uppmärksamhet. Sålunda har överståthållarämbetet med skrivelse den 19 februari 1943 till Kungl. Maj:t överlämnat en på ämbetets föranstaltande verkställd utredning rörande utmärkande av parkeringsbestämmelserna i Stockholm. I utredningen föreslås, att särskilda vägmärken i storlek 15 × 15 centimeter uppsättas i anslutning till gatunamnskyltarna. Dessa märken skulle vara av tre slag, ett med det nu använda tecknet med förbud mot parkering d. v. s. ett överstruket P i en ring, ett med en överstruken cykel i en ring och ett med texten »30 min.» i en ring. Det första märket skulle betyda förbud att parkera fordon, det andra förbud att parkera cykel och det tredje förbud att under tiden kl. 24—19 uppställa fordon under längre tid än 30 min. i följd. Märkesskyltarna skulle utföras med svarta tecken på vit botten och fästas i gatunamnskyltarnas underkant. Då emellertid de föreslagna skyltarna i avseende å färg, storlek och placering stredo mot bestämmelserna i vägmärkeskungörelsen, ansåg sig överståthållarämbetet böra anmäla frågan hos Kungl. Maj:t för den åtgärd, vartill Kungl. Maj:t kunde finna anledning.

Överståthållarämbetets skrivelse har sedermera den 8 juli 1943 överlämnats till utredningsmannen för att av honom tagas i övervägande vid fullgörande av hans utredningsuppdrag.

Såsom nämnts kan det i 22 § vägmärkeskungörelsen anvisade sättet för parkeringsskyltars anordnande icke anses vara tillfredsställande. Även mot det av överståthållarämbetets utredningsmän framlagda förslaget kunna vissa anmärkningar riktas. Tecknet, som avser förbud mot cykelparkering, är olämpligt, då detta utomlands användes i betydelsen »förbud mot trafik med cyklar». Stockholms stad har även sedermera frångått principen med särskilda parkeringsbestämmelser för cyklar. Ej heller tecknet med text »30 min.» i en ring kan godtagas, då detsamma icke tillräckligt tydligt anger förbudets art.

Emellertid synes det föreslagna systemet med att varje art av parkeringsförbud utmärkes med ett visst tecken, som ej kan förväxlas med andra, vara att rekommendera.

Den nya vägtrafikstadgan avser, såsom ovan framhållits, att förmå de lokala myndigheterna till att, utöver förbudet att stanna fordon, endast bruka två slag av parkeringsförbud, nämligen det nu brukade vanliga parkeringsförbudet samt förbud att parkera över 30 min. För det vanliga parkeringsförbudet samt för förbudet att stanna finnas redan tecken. För förbudet att parkera över 30 min. föreslås nu ett nytt märke, som komponerats enligt de principer, som ligga till grund för vägmärkeskungörelsen. Den av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen anvisade möjligheten att å skylt under förbudstavla ange tidsangivelser eller dylikt bör intagas i kungörelsen.

För att kunna uppsättas å husknutar eller dylikt måste parkeringstavlorna förminskas. Lämplig storlek torde vara en diameter av 20 centimeter. Av

praktiska skäl kunna icke runda skyltar användas, då skyltarna i regel torde komma att fästas i gatunamnskyltarnas underkant. De runda märkena böra därför utföras på vita rektangulära skyltar. Utförda prov hava även visat, att skyltens vita botten är nödvändig för att märkena lätt skola kunna iakttagas. Eventuell text kan placeras nedtill å den vita skylten. Sådan text bör givetvis vara kortfattad, t. ex. »Kl. O—19». Förbuden kunna kombineras genom att två skyltar uppsättas bredvid varandra.

Vid tillskapandet av dessa nya vägmärken måste dock en sak beaktas. Sverige har nämligen den 14 januari 1938 biträtt den internationella konventionen rörande enhetliga vägmärken av den 30 mars 1931. Enligt art. 3 i konventionen skola de i konventionen upptagna tecknen, såvitt möjligt, vara de enda, som placeras å vägarna för reglerandet av trafiken. Vidare skall, om det skulle bliva nödvändigt att införa något annat tecken, detta i fråga om allmän form och färg kunna ordnas in under de i konventionen angivna klasserna, d. v. s. varningsmärken, märken, som giva bestämda föreskrifter (förbud och påbud), samt upplysningsmärken. De nu föreslagna parkeringsmärkena äro att hänföra till den andra av de nämnda klasserna, d. v. s. märken, som giva bestämda föreskrifter. Dessa skola enligt konventionen vara runda. Å förbudsmärkena skall därjämte röd färg vara tydligt förhärskande och framhåva märkets form. Några mått för märkena angivas dock ej i konventionen. De föreslagna parkeringsmärkena skulle kunna sägas strida mot konventionens bestämmelser i fråga om formen. Själva tecknen äro dock runda medan endast själva den vita skylten är rektangulär. Denna form å skylten är dock av praktiska skäl nödvändig. Det måste även framhållas, att konventionen icke strikt efterlevts utomlands, där nya tecken införts, trots att dessa icke överensstämma med de i konventionen upptagna. Det är också att förvänta, att, när det internationella samarbetet återupptages efter pågående krig, konventionen kommer att omarbetas, varvid frågan om parkeringsmärkena måste lösas. Sker denna lösning icke i överensstämmelse med vad nu föreslås, måste emellertid eventuellt uppsatta skyltar av den nu föreslagna typen utbytas mot nya.

I anslutning till de föreslagna nya skyltarna föreslås ändringar i vägmärkeskungörelsen. Det nuvarande systemet med generellt parkeringsförbud för visst område torde böra bibehållas såsom alternativ. Däremot föreslås den ändringen i 22 § kungörelsen, att den där angivna möjligheten att med mindre upplysningsskyltar angiva inskränkningar i generellt parkeringsförbud borttages. Endast ett system med parkeringsskyltar bör finnas. Ändringen av 35 § innebär, att ordet stadsstyrelse borttagits, varjämte paragrafens första stycke i samband därmed omformulerats.

15 §.

1934 års vägtrafiksakkunniga föreslogo i sitt betänkande en bestämmelse av innehåll, att, därest å bil framfördes gods, som med mer än en och en halv meter sköte utanför en bils bakre belysningsanordningar, godsets av-

slutning skulle vara tydligt utmärkt med fritt hängande tygduk eller dylikt. De sakkunniga uttalade, att en sådan bestämmelse syntes påkallad ur trafik-säkerhetssynpunkt. Framförandet av last, som mera betydligt sköte utanför bilens flak, kunde nämligen innebära allvarliga risker för bakomvarande fordon.

Den föreslagna bestämmelsen inflöt emellertid icke i propositionen, men motion väcktes i riksdagen om bestämmelsens införande i vägtrafikstadgan.

Utskottet fann emellertid den föreslagna bestämmelsen vara av tämligen tvivelaktigt värde, då en tygduk varken i dagsljus eller mörker torde vara i högre grad lättare att skönja än lasten, varför utskottet avstyrkte den föreslagna bestämmelsen, som ej heller inflöt i stadgan.

Föreskrifter om särskilt utmärkande av långt utskjutande last å fordon finnas i utländsk lagstiftning, så t. ex. i den danska.

Nu föreslås en bestämmelse, att utskjutande last under mörker skall utmärkas med röd reflektor eller vitt tygstycke eller dylikt. Det är av stor vikt, att föraren å ett efterföljande fordon i tid skall bliva varse last, som skjuter ut bakom fordonets baklykta eller reflektor, då eljest olyckor kunna inträffa. Om lasten eller dess avslutning själv har ljus färg, som återkastar ljuset från det efterföljande fordonet, behöva några särskilda åtgärder icke vidtagas. Att under dagen särskilt utmärka last, som här avses, förefaller i regel överflödigt.

Bestämmelserna i 15 § tredje och fjärde styckena återfinnas i olika lokala ordningsstadgar. Avfallande last har vållat svåra trafikolyckor. Föreskriften i paragrafens fjärde stycke har betydelse endast vid mera exceptionella tillfällen, då gods av synnerligen ovanliga dimensioner skall fraktas, vanligen då å specialbyggda vagnar. Det är dock att märka, att vid tätare trafik i stad gods, som eljest icke skulle vålla större olägenhet, kan utgöra stort hinder i trafiken och därför måste vara underkastad särskild kontroll från polismyndighetens sida.

16 §.

I denna paragraf hava sammanförts olika föreskrifter om belysning å fordon, vilka i gällande stadga återfinnas på flera skilda ställen.

17 §.

Paragrafen motsvarar 11 § gällande stadga. Den överensstämmer med nu gällande bestämmelser, dock att 11 § endast gäller motorfordon eller cykel, medan den föreslagna paragrafen avser fordon överhuvudtaget. Det har nämligen förekommit tävlingar med andra fordon än motorfordon och cykel, vilka ur trafiksynpunkt kunna vara mycket hinderliga.

18 och 19 §§.

Motsvarande bestämmelser återfinnas i 12 och 13 §§ gällande stadga.

Bestämmelserna i 12 § 5 mom. hava i praxis tolkats så, att länsstyrelse

äger reglera trafiken med motorfordon å allmänneligen befaren enskild väg, såframt icke vägens ägare förbjudit all dylik trafik å vägen. Denna tolkning kan uppenbarligen leda till otillfredsställande beslutat. Det kan vara ett mycket befogat intresse hos ägaren av vägen att avstänga densamma för t. ex. den tyngre trafik, som mest förstör vägen, såsom lastbilar och bussar. Bestämmelserna hava därför ändrats så, att länsstyrelse endast äger rätt att reglera den motorfordonstrafik å vägen, som ägaren låter framgå å densamma.

Parkeringsföreskrifter avses icke att utfärdas med stöd av 18 §. Dessa kunna endast utfärdas jämlikt 14 § 4 mom.

Då de i vägmärkeskungörelsen upptagna vägmärkena icke äro avsedda för enskilda vägar, kunna föreskrifter, som länsstyrelsen med stöd av 18 § utfärdar för enskild väg, icke kungöras genom vägmärken. Kungörandet måste därför ske genom anslag invid vägen. Lämpligaste platsen torde i allmänhet vara den enskilda vägens anslutning till den allmänna vägen.

Förslag har väckts om vägmärkenas utsträckande till enskilda vägar. För att trafikanten skall kunna få den trygghetskänsla, som vägmärkena avse att skapa, skulle det emellertid vara nödvändigt att uppsätta vägmärken vid alla enskilda vägar, åtminstone de allmänneligen befarna. Det torde icke vara genomförbart att ålägga ägare av enskild väg en sådan skyldighet. Den skulle också förutsätta införandet av en kontroll över att de enskilda vägarna verkligen försågos med vägmärken och att dessa höllos i gott stånd. Någon övervakningsmyndighet för enskilda vägar finnes dock ej och det torde ej heller vara lämpligt att lägga denna uppgift på de myndigheter, som svara för de allmänna vägarna.

Framställning har gjorts från yrkesinspektörshåll, att yrkesinspektör måtte upptagas bland de i 18 § 4 mom. angivna befattningshavarna. Detta torde vara uteslutet. Författningsrummet lämnar emellertid möjlighet för annan än de uppräknade befattningshavarna att i trängande fall befara förbjuden väg. Denna bestämmelse synes en yrkesinspektör kunna åberopa i förekommande fall.

4 kap.

Särskilda bestämmelser för gående.

20 §.

Bestämmelserna för gående återfinnas i gällande stadga i 14 § och äro av väsentligen samma innehåll som de nu föreslagna. Gåendes skyldighet att använda gångbana fastslås i 4 §. Skyldighet har stadgats för gående att, om gångbana ej finnes, färdas utanför fordonstrafiken på vägens yttersta del, ävensom att, om de färdas å cykelbana, hålla sig på banans ytterkant. Det har enligt uppgift rätt tvekan, huruvida barnvagnar och invalidfordon, som dragas eller skjutas, må framföras å gångbana. På grund härav har ett stadgande i ämnet upptagits. Det förutsattes dock, att barnvagnar och invalid-

fordon må framföras å gångbana endast om de användas för avsett ändamål. Barnvagn, som användes för transport av varor, skall således framföras å körbanan. Även barns leksaker eller lekfordon böra givetvis få framföras å gångbana. Till lekfordon hänföres sparkeyklar och trehjuliga barncyklar, men däremot icke tvåhjuliga cyklar, byggda helt såsom vanliga cyklar men mindre till formatet. Med dessa senare cyklar kunna relativt höga hastigheter uppnås och de kunna utgöra en verklig fara för gående. De böra följa reglerna för vanliga cyklar.

Redan nu brukar marscherande trupp färdas å körbana, varför den föreslagna bestämmelsen härom icke i sak innebär något nytt. Tvekan har uppstått huruvida en skolklass, som färdas på väg, skall anses såsom trupp eller ej. Det torde vara uppenbart, att en skolklass i regel ej kan hänföras till trupp, då den saknar truppens strängt slutna formering. Skolklasser böra därför färdas å gångbana.

Bestämmelserna i denna paragraf äro icke alla straffbelagda. Det har ej ansetts påkallat att införa straffansvar vid överträdelse av de regler, som gälla för gående. Endast då gående deltagar i fordonstrafiken bliva kraven på hans uppträdande så pass stränga, att han bör kunna bestraffas vid överträdelse av föreskrifterna. Bestämmelserna om gåendes passerande över körbana hava dock icke ansetts böra sanktioneras med straff. Det är dock att märka, att bestämmelserna i 2 kap. gälla även gående.

21 §.

I 14 § 2 mom. gällande stadga hänvisas till ordningsstadgan för rikets städer beträffande trafiken å gångbana inom stad och annat samhälle, varå ordningsstadgan äger tillämpning. Från § 2 femte stycket ordningsstadgan föreslås nu överflyttad en bestämmelse om bärande av börda å gångbana. Övriga i samma stycke omförmälda förhållanden regleras genom 4 § i förslaget.

5 kap.

Särskilda bestämmelser för cyklar.

22 §.

Gällande bestämmelser om cykels utrustning återfinnas i 15 § vägtrafikstadgan. Enligt dessa skola å cykel föras ringklocka eller annan lämplig signalapparat samt under mörker lykta framtill och röd reflektor baktill.

Broms ingår visserligen i cykels standardutrustning, men bör även föreskrivas i stadgan. Därmed vinnes, att den cyklande blir skyldig att hålla bromsen i gott stånd. Under krisåren hava cykeltransporterna ökat i hög grad och stora laster forslas med cykel. Lasten på 300 kg. och därutöver äro icke ovanliga. Det har därför ansetts påkallat att föreskriva, att transportcyklar skola förses med två bromsar, verkande på skilda hjul. Särskilt är detta av nöden när det gäller cyklar, som draga släpvagnar. Det har i Stock-

holm övervägts, huruvida icke förbud skulle utfärdas för cykel med släpvagn att färdas i vissa backar. Av tekniska skäl kan icke föreskrivas broms även på släpvnagar, men om den dragande cykeln är försedd med två bromsar kan bromsverkan dock ökas avsevärt. Det kan vidare nämnas, att å de flesta i handeln förekommande trehjuliga transportcyklarna ingå två bromsar i standardutrustningen. När normala tider för transportväsendet åter inträda, komma antagligen de värsta överdrifterna i fråga om cykeltransporter att försvinna. Även tandemcyklar, d. v. s. tvåhjuliga cyklar, som föras av två eller flera personer, böra hava två bromsar. Sådana ingå redan nu i dessa cyklars standardutrustning.

I cykels standardutrustning ingår numera i regel, att bakre stänkskärmen, såvida den icke är förnicklad eller förkromad, baktill är vitmålad. Erfarenheten har visat, att detta gör cykeln mycket lättare att iakttaga av omkörande fordon under mörker. Att göra en sådan anordning obligatorisk torde icke kunna anses vara betungande för cyklisterna.

Av samma skäl som sidvagn till motorcykel skall förses med belysning, bör sidvagn till cykel förses med åtminstone reflektorer både fram och bak. Även släpvagn bör självfallet baktill hava åtminstone reflektor.

För en del större städer gäller sedan länge, att cykel skall vara försedd med registreringsnummer. I Stockholm slopades numreringen 1939 och i stället infördes föreskrift, att cykel skall vara försedd med namnskylt. Det torde vara uppenbart, att systemet med lokal registreringsplikt är skäligen värdelöst. Skulle registrering av cyklar ske, måste denna gälla hela landet liksom i fråga om motorfordonen. Någon tanke på att genomföra sådan registrering finnes för närvarande icke, även om den skulle kunna medföra många fördelar. Flera goda förslag till det tekniska genomförandet av en sådan föreligga. För att dock i någon mån underlätta myndigheternas övervakning av cyklisterna och av cykelbeståndet föreslås, att varje cykel skall vara försedd med skylt, upptagande ägarens namn samt vissa uppgifter för hans identifiering.

23 §.

Cyklandes skyldighet att använda cykelbana, om sådan finnes, fastslås i 4 §. Det förekommer emellertid, att cykelbana finnes endast å vägs ena sida och att densamma användes av cyklande i båda riktningarna. Detta innebär stora olägenheter för trafiken, då cykelströmmen vid två tillfällen, d. v. s. där cykelbanan börjar och där den slutar, måste korsa körbanan för att komma över till vägens andra sida. I vissa fall måste dock denna anordning finnas, men den bör endast få förekomma i undantagsfall och där så särskilt anges med vägmärke. Överhuvudtaget kan, då cykelbana upphör, besvärliga trafiksituationer uppstå. Det bör därför klarläggas, att cykeltrafiken i sådana fall får stå tillbaka för trafiken på körbanan.

Då cyklar med sidvagn eller släpvagn samt trehjuliga cyklar röra sig på ett annat sätt än tvåhjuliga cyklar, böra de icke få färdas på cykelbana, där de hindra övrig trafik.

24 §.

Paragrafen motsvarar 16 § i gällande stadga. Enligt dennas första stycke må två eller flera personer icke färdas å cykel, som är avsedd allenast för en person, dock att där särskilda anordningar härför vidtagits, person över femton år må å sådan cykel medföra ett barn under tio år.

Under de senaste åren har det blivit allt vanligare, att cykelägare söka dispens hos Kungl. Maj:t för att få medföra två barn å cykel och Kungl. Maj:t har i ett flertal fall bifallit sådana ansökningar. Föreskrift har därför intagits i denna paragraf om att två barn få medföras å cykel. Å tandemcykel få naturligtvis ej föras flera passagerare än å enpersoncykel. Det är ej heller tillräckligt att allenast en av förarna av en tandemcykel uppnått femton års ålder för att å cykeln skall få föras passagerare, utan alla cykelns förare måste uppfylla detta villkor. Vidare hava föreskrifter meddelats för att undvika, att en vanlig pakethållare användes som säte för barn. Ett stort antal olyckor hava nämligen skett på grund av att barn medförts å cykel utan att nödiga försiktighetsåtgärder vidtagits, varigenom barn mycket ofta fått fötterna skadade av hjulekrarna. Ett flertal modeller av barnsitsar finnas i marknaden och betinga mycket låga priser.

I lokala ordningsstadgor föreskrives ofta, att å cykel icke får föras last, vars bredd överstiger en meter och längd tre meter. Någon exakt begränsning av lastens storlek har icke nu föreslagits, då denna fråga får bedömas även med hänsyn till trafikens omfattning, vägens beskaffenhet etc. Intet hinder möter dock att i lokala stadgor, utfärdade med stöd av 18 §, närmare angiva lastens storlek och vikt.

Förbudet mot att låta cykel dragas av annat fordon föreslås gälla även landsbygden mot nu endast tätbebyggt område.

25 §.

Förbud för cyklande att färdas i bredd, då körbanan ej kan fritt överskådas eller då motorfordon eller fordon för dragare nalkas, upptages i 17 § gällande stadga. Den nu föreslagna bestämmelsen innebär en uppmjukning av gällande stadgande. Det torde vara ogörligt och även onödigt att hindra cyklister att färdas i bredd om körbanan är så bred, att den tyngre trafiken ändock har fullt utrymme. Vidare finns det tillfällen, då cykeltrafiken nödvändigt måste svälla ut så att den i viss mån hindrar den tyngre trafiken. Man kan peka på sådana fall som t. ex. då personalen vid ett större affärs- eller industriföretag på ett bestämt klockslag lämnar företaget efter arbetsdagens slut eller när från ett större samhälle en ström av cyklister en sommarsöndag söker sig ut till en badplats etc. Att i sådana fall förbjuda cykling i bredd, när motorfordon nalkas, skulle innebära, att cykeln då praktiskt taget icke skulle kunna användas som trafikmedel. Ett motorfordon torde nämligen alltid finnas i närheten på de större trafikstråken. Beträffande stadstrafiken skulle av samma skäl en rigorös tillämpning av gällande bestämmelser ytterligt försvåra eller omöjliggöra cykelns användande.

Förbud för cyklande att korsa gångbana finnes nu i ett flertal lokala ordningsstadgor och synes böra generaliseras att gälla alla samhällen.

6 kap.

Särskilda bestämmelser för fordon, förspända med dragare.

26 §.

Nu gällande bestämmelser i ämnet återfinnas i 18 § 1 och 2 mom. vägtrafikstadgan. Enligt 18 § 1 mom. må länsstyrelse, därest sådant finnes av behovet uppenbarligen påkallat, beträffande viss väg med livlig trafik förordna, att å med dragare förspänt fordon, som under mörker framföres å vägen, eller å dess dragare skall föras antingen en eller flera tända lyktor så anbragta, att ljus är synligt på avstånd såväl framifrån som bakifrån, eller ock reflexanordningar, som vid belysning återkasta sken såväl framåt som bakåt. Lyktor och reflexanordningar skola visa vitt, blåvitt eller gult ljus framåt och rött ljus bakåt. Sådant förordnande, som ej må avse med dragare förspänt ofjädrat arbetsåkdon, må innehålla de undantag, länsstyrelsen finner erforderliga, och skall kungöras samt, i den ordning länsstyrelsen bestämmer, tillkännagivas medelst anslag å eller invid vägen.

Frågan om hästfordons förseende med belysningsanordningar har vid flercaldiga tillfällen varit under diskussion.

Sålunda föreslogo 1920 års sakkunniga i sitt betänkande, att med dragare förspänt fordon under mörker städse skulle vara försett med tänd lykta med vitt sken så anbragt, att ljuset vore synligt på avstånd såväl framifrån som bakifrån.

I 1923 års vägtrafikstadga avfattades förevarande bestämmelser sålunda, att länsstyrelse skulle kunna, där sådant funnes av behovet uppenbarligen påkallat, beträffande viss väg med livlig trafik förordna, att å med dragare förspänt fordon, som under mörker framfördes å vägen, skulle föras tänd lykta med vitt sken så anbragt, att ljuset vore synligt på avstånd såväl framifrån som bakifrån.

1927 års motorfordonssakkunniga ansågo sig böra föreslå, att förevarande stadgande borde givas följande lydelse: »Framföres å väg under mörker med dragare förspänt fordon, skall å fordonet eller dragaren föras antingen tänd lykta så anbragt, att ljuset är synligt på avstånd såväl framifrån som bakifrån, eller ock reflexanordningar, som återkasta sken såväl framåt som bakåt. Lykta och reflexanordningar skola visa vitt ljus framåt och rött ljus bakåt.»

I propositionen nr 121 till 1930 års riksdag anslöt sig chefen för kommunikationsdepartementet till motorfordonssakkunnigas förslag.

Emellertid yrkades i väckta motioner, att det icke måtte införas föreskrift om obligatoriskt förande av lykta eller annan belysningsanordning å hästfordon. Till stöd för dessa yrkanden anfördes bland annat följande. Särskilt beträffande vanliga arbetsåkdon, såväl vinter- som sommarfordon av en

mångfald olika typer, syntes den ifrågasatta föreskriften komma att medföra stora olägenheter, om den ens vore möjlig att tillämpa. Det komme sannolikt vid många slags transporter, exempelvis av foder eller skogsprodukter, att visa sig ogörligt att anbringa lyktor eller reflexglas på föreslaget sätt. Särskilt å ofjädrade sommararbetsåkdon syntes dessutom glasen utsättas för stor risk att skakas sönder, liksom de vid av- och pålastning samt vid skogskörning lätt kunde förstöras. Härigenom kunde kostnaderna bli rätt betydande. För övrigt syntes den föreslagna anordningen icke vara av behovet, om motorförarna iakttog nödig varsamhet.

Andra lagutskottet förklarade sig icke kunna undgå att taga hänsyn till de skäl, som i motionerna anförts mot det i propositionen innefattade förslaget. Enligt utskottets mening syntes strängare bestämmelser än de redan gällande icke böra ifrågakomma. I en vid utskottets utlåtande fogad reservation yrkades, att av länsstyrelse meddelat förordnande om belysningsanordningar å icke motordrivna fordon icke skulle få avse med dragare förspänt ofjädrat arbetsåkdon.

1930 års riksdag biträdde utskottets uttalande med den jämkning, som innefattades i nyssnämnda reservation. I enlighet härmed utformades bestämmelserna i 1930 års vägtrafikstadga.

Frågan om skyldighet att föra belysningsanordning å hästfordon var sedermera på grund av motioner i ämnet föremål för behandling vid 1932 och 1933 års riksdagar. Vid båda tillfällena avslogos motionerna.

1934 års vägtrafiksakkunniga yttrade i sitt betänkande:

Vägtrafiksakkunniga kunna icke underlåta att ånyo upptaga frågan, huruvida skyldigheten att under mörker föra belysningsanordningar å fordon förspända med dragare fortfarande bör vara beroende av länsstyrelsernas avgörande eller i författningen fastslås såsom en allmängiltig regel. Det kunde synas, som om detta spörsmål redan varit föremål för tillräcklig uppmärksamhet och att frågan knappast vore av tillräcklig vikt att motivera ett återupptagande av densamma till förnyade överväganden. Enligt de sakkunnigas mening är emellertid förevarande spörsmål, i synnerhet med den omfattning trafiken å våra vägar nu tagit, av stor betydelse med hänsyn till trafiksäkerheten, vilket även bekräftas av de framställningar som nu gjorts i ärendet. Frågan synes äga betydelse såväl ur deras synpunkt, vilka framföra förspända fordon, som med hänsyn till motortrafikens intresse av att alla fordon, som trafikera de allmänna vägarna, utmärkas med belysningsanordningar. För motortrafiken kan det icke vara tillfredsställande, att med dragare förspända fordon å den ena vägen skola vara försedda med dylika anordningar, medan motsvarande skyldighet ej är föreskriven med avseende å annan väg. Om såsom författningsenlig belysningsanordning godtages icke blott tänd lykta utan även reflexanordning, synas näppeligen några mera vägande invändningar kunna resas mot tanken på införandet av allmängiltiga bestämmelser i förevarande hänseende. Reflexanordningar torde oavsett fordonets beskaffenhet eller den last, som föres å detsamma, i regel utan större svårighet kunna anbringas å fordonet, dragaren eller lasten. Även om ett fordons reflexanordningar en eller annan gång bli skadade och måste utbytas mot nya, torde anskaffandet av sådana anordningar icke kunna sägas utgöra någon nämnvärd ekonomisk uppostring för fordonsägaren.

På grund av vad nu anförts, hava de sakkunniga ansett sig böra i sitt förslag

upptaga en allmän bestämmelse av innehåll att, om med dragare förspänt fordon framföres under mörker, å fordonet eller dragaren skall föras antingen tänd lykta så anbragt, att ljuset är synligt på avstånd såväl framifrån som bakifrån, eller ock reflexanordningar, som återkasta sken såväl framåt som bakåt. Beträffande bestämmelsens tillämplighetsområde hava de sakkunniga dock funnit det åtminstone för närvarande kunna anses tillräckligt, att densamma allenast kommer att gälla allmänna vägar, däremot ej enskilda.

I anslutning till motsvarande bestämmelser i fråga om automobil föreslås, att lykta och reflexanordningar skola visa vitt, blåvitt eller gult ljus framåt och rött ljus bakåt.

Föredragande departementschefen anförde i proposition nr 213 till 1936 års riksdag att han, i stället för då gällande bestämmelse, att länsstyrelse under viss förutsättning ägde med angivet undantag beträffande vissa vägar förordna, att å med dragare förspänt fordon, som under mörker framfördes å vägen, eller å dess dragare skulle föras lykta eller reflexanordningar, i anslutning till de sakkunnigas förslag föreslog en generell föreskrift av motsvarande innehåll.

I flera motioner vid samma riksdag yrkades, att de då gällande bestämmelserna i ämnet måtte bibehållas. En motionär gjorde gällande, att i varje fall borde »en sådan ytterligare militarisering av vägarna för bilismens bekvämlighet bekostas av bilskattemedlen med hästfordonens befriande från de ifrågasatta utgifterna.»

Andra lagutskottet ansåg, att strängare bestämmelser än de då gällande icke borde ifrågakomma. *Riksdagen* godkände utskottets uttalande.

En undersökning visar, att endast 8 länsstyrelser använt sig av rätten att meddela föreskrifter om hästfordons utrustande med belysning eller reflektor. Däremot hava 5 länsstyrelser utsänt erinringar om lämpligheten av att hava sådan utrustning å hästfordon.

Det är sedan lång tid tillbaka ett önskemål, att i trafiksäkerhetens intresse även hästfordon under mörker föra belysning eller reflektor. Som framgår av den ovan lämnade utredningen, hava alla förslag i ämnet strandat på riksdagens motstånd. Riksdagens inställning härutinnan är svår att förstå. De skäl, som framförts mot en sådan reform, kunna icke anses bärande. Det är uppenbart, att belysning å hästfordon skulle tjäna till att öka icke bilisternas bekvämlighet utan samtliga vägfärandes och i synnerhet hästfordonens egen säkerhet. Det har också blivit mer och mer brukligt, att hästfordonen redan nu förses med belysning eller reflektor. Det har framhållits den olägenhet det skulle medföra för lantbrukarna, om de alltid skulle vara skyldiga att å sina arbetsfordon föra reflektorer, hur lätt dessa skulle kunna skadas eller eljest sättas ur funktion, varvid ägaren riskerade straffansvar etc. Kan en lantbrukare genom dessa enkla anordningar undgå att bli utsatt för trafikolyckor, borde han med glädje underkasta sig det besvär, dessa anordningar medföra för honom. Det saknas anledning att tillerkänna hästfordonen en särställning inom trafiken. Vägen är till för alla vägfärande och dessa måste alla underkasta sig de föreskrifter, som uppställas i trafiksäkerhetens intresse.

Bland de många framställningar, som under senare år gjorts i denna fråga, kan särskilt nämnas en av länsstyrelsen i Örebro län, som i skrivelse den 15 december 1938 till Kungl. Maj:t hemställt, att 18 § 1 mom. vägtrafikstadgan måtte ändras till överensstämmelse med vad i 1936 års proposition föreslogs eller åtminstone såtillvida, att ofjädrade arbetsåkdon icke skulle vara undantagna från länsstyrelsens förordnande i ämnet. Länsstyrelsen framhåller, att länsstyrelsen icke utfärdat något förordnande med stöd av 18 § 1 mom. vägtrafikstadgan, då ett sådant förordnande skulle sakna värde, emedan av de å vägarna förekommande hästfordonen flertalet vore ofjädrade arbetsåkdon. Kostnaden för anskaffande av reflektorer vore obetydlig.

Från försäkringshåll har understrukits önskvärdheten av att belysningsanordningar å hästfordon bliva obligatoriska, då antalet trafikolyckor, som vållats av bristande belysning på hästfordon, vore avsevärt.

I den föreslagna paragrafens sista stycke har upptagits en bestämmelse om klocka å släde, vilken bestämmelse hämtats från § 3 andra stycket ordningsstadgan för rikets städer.

7 kap.

Särskilda bestämmelser för bilar.

27 §.

Paragrafen motsvarar 19 § gällande stadga. I sak har endast den förändringen vidtagits, att röda framlyktor reserverats för utryckningsfordon. Det har nämligen blivit brukligt, att t. ex. bärgningsbilar utrustas med röda framlyktor. Detta är vilseledande och kan föranleda andra vägfarande att lämna sådana bilar en förkörsrätt, vartill de icke äro berättigade.

28 §.

Motsvarande bestämmelser återfinnas i 20 § gällande stadga. I paragrafen har upptagits föreskrift om försiktighet vid handhavande av motorvärmare. Dessa apparater, som hava börjat komma i mera allmänt bruk, eldas med träkol, sprit eller dylikt och kunna vålla eldfara i garage.

29 §.

Paragrafen upptager i huvudsak de i 23 § gällande stadga meddelade bestämmelser, dock har en mindre ändring skett i 2 mom. andra stycket. Enligt nu gällande bestämmelser skall nämligen vid mätning av bils bredd bortses från utfälld körriktningvisare. Ordet utfälld har i förslaget strukits. Det har nämligen framställts önskemål härom från bussägare, enär körriktningvisarna å bussar numera givas sådana dimensioner, att de, om de inräknas i bussens bredd, märkbart minska dennas breddutrymme. Ett par infällda körriktningvisare upptaga tillsammans ett utrymme av cirka 15 cm., varför bussens bredd måste i samma mån minskas. Detta medför att utrymmet i bussen, som

redan förut är knappt, ytterligare inskränkes. På flera håll hava myndigheterna bortsett från den nu gällande föreskriften och godtagit bussar utan att inräkna körriktningsvisarna i bussens bredd. Några trafiksvårigheter torde icke uppstå härigenom.

Från olika håll har gjorts gällande, att högsta tillåtna hjultryck borde höjas till 2500 kg. Till stöd härför har åberopats, att en stor del av landets vägnät skulle kunna tåla denna belastning. Det måste häremot invändas, att vederbörande myndigheter hava befogenhet att för vissa vägar medgiva högre hjultryck än 2000 kg. och i stor utsträckning begagnat sig av denna befogenhet. Då de vägar som ej tåla högre hjultryck fortfarande äro i majoritet, skulle en generell höjning i stort sett blott medföra, att majoriteten av vägarna måste undantagas.

30 §.

Paragrafen motsvarar 24 § 2—4 mom. gällande stadga.

Fråga har väckts därom, att hastighetsmätare skulle göras obligatorisk för sådana motorfordon, för vilka särskilda hastighetsbestämmelser gälla, d. v. s. bussar och lastbilar. En sådan bestämmelse skulle utan tvekan vara av stort värde, men då i marknaden knappast finnas hastighetsmätare av fullt tillförlitlig konstruktion, har frågan fått falla.

Yrkanden hava framställts om höjning av de i paragrafen angivna högsta tillåtna hastigheterna. Detta har motiverats med de tekniska framsteg som gjorts, särskilt beträffande bussarna. Frågan synes dock för tidigt väckt och man torde böra avvakta de nya busstyper, som efter kriget torde komma i marknaden.

31 §.

Bestämmelserna om utryckningsfordons förkörsrätt återfinnas i 7 och 25 §§ gällande stadga.

Vägförandes skyldighet att hålla undan för utryckningsfordon med förkörsrätt behandlas i 2 § i förslaget.

31 § 1 mom. motsvarar 25 § gällande stadga. I 2 mom. gives förare av utryckningsfordon rätt att dispensera från alla trafikföreskrifter, om så oundgängligen erfordras. Han skall dock därvid iakttaga nödig försiktighet. Det kan kanske synas vådligt att giva en bilförare denna obegränsade rätt. Man måste dock beakta, att det rör sig om bilförare av mycket hög kvalitet, åtminstone i alla större samhällen och städer, där det finnes någon mera utvecklade trafik. Vidare torde den föreslagna regeln redan nu gälla i praktiken. Naturligtvis måste detta åsidosättande av trafikföreskrifterna ske under iakttagande av största möjliga försiktighet. Ett utryckningsfordon, som t. ex. på grund av trafikstockning å körbanan måste färdas å gångbanan, kan naturligtvis endast framföras med starkt nedsatt hastighet och med iakttagande av största försiktighet.

*8 kap.***Särskilda bestämmelser för motorecyklar.****32 §.**

Denna paragraf överensstämmer med 26 § gällande stadga, dock har till paragrafen fogats ett nytt stycke. Härefter meddelas bestämmelser i syfte att med lastbil likställa motorecykel med lastsidvagn. Å sådana lastmotorecyklar kan föras upp till 500 kg. gods och starka skäl synas tala för att å dem tillämpa hastighetsbestämmelserna för lastbilar. Även bör å sådan motorecykel dess maximilast finnas angiven.

*9 kap.***Särskilda bestämmelser för motorredskap.****33 §.**

Paragrafen ansluter sig till 28 § gällande stadga.

*10 kap.***Särskilda bestämmelser för fordon, som kopplas till bil.****34—41 §§.**

Paragraferna överensstämmer med 29—36 §§ gällande stadga. Ändringarna äro rent redaktionella eller hava tillkommit i förtydligande syfte.

*11 kap.***Särskilda bestämmelser för traktortåg.****42 §.**

Motsvarande bestämmelser återfinnas i 37 § gällande stadga. Gällande bestämmelser innebära, bland annat, att trafik med traktortåg ej må äga rum å allmän väg, gata eller annan allmän plats utan särskilt tillstånd beträffande stad av polismyndigheten i staden och eljest av länsstyrelsen, såvitt icke fråga är om tillfällig färd. Myndighet äger att, innan dylikt tillstånd meddelas, föreskriva om undersökning genom besiktningsman, huruvida motorredskap och släpfordon äro i betryggande skick och lämpliga för trafiken. Motorfordon och motorredskap med tillhörande kopplingsanordningar och bromsningssystem skola hava godkänts av den myndighet, som har att meddela trafik tillstånd.

Genom förordning den 27 november 1942 (883/42), vilken senast förlängts att gälla till och med den 31 december 1944, har förordnats, att trafik med traktortåg må, där ej motorredskapet har hjulringar av järn eller annat

hårt material samt traktortågets största bredd icke överstiger 220 cm., bedrivs utan iakttagande av föreskrifterna i 37 § första till och med femte styckena gällande stadga även då fråga är om icke tillfällig färd.

Svenska lasttrafikbilägareförbundet har i skrivelse till Kungl. Maj:t anhållit, att traktortåg måtte underkastas besiktningstvång i likhet med vad som gäller för lastbil. Till stöd för framställningen anföres, att traktorn, som ursprungligen endast var ett jordbruksredskap, alltmer övergått till att bliva ett dragande fordon för en eller flera släpvagnar i landsvägstransporter. Under nuvarande krisläge hade ett stort antal industrier och andra företagare anskaffat traktortåg och det kunde med största sannolikhet förmodas, att dessa traktortåg komme att användas även när normala tider inträdde. Det vore ur allmän trafiksynpunkt angeläget, att för dessa traktortåg stadgades skyldighet att undergå besiktning.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen framhåller i utlåtande häröver den 23 november 1943, att under normala förhållanden trafik med traktortåg ägde rum endast i obetydlig omfattning. Av denna anledning samt på grund av den stränga kontroll, som den tillståndsgivande myndigheten ägde föreskriva, hade behov av åtgärder i den riktning, som avsåges med framställningen, icke tidigare framkommit. Med hänsyn till förordningen den 27 november 1942 torde dock, så länge nuvarande svårigheter på transportväsendets område bestode, några åtgärder i föreslaget avseende icke böra vidtagas. Frågan om trafik med traktortåg syntes emellertid i sin helhet böra upptagas till prövning vid en kommande omarbetning av motorfordonsförordningen. Den ökade omfattning, som trafiken med traktortåg fått och som kunde väntas ytterligare stegrad, hade emellertid aktualiserat frågan om skärpt kontroll över de för trafiken använda fordonen ur trafiksäkerhetssynpunkt. För närvarande kunde trafik med traktortåg äga rum utan att genom förhandsbesiktning av fordonen någon garanti vunnos för deras trafiksäkerhet. Då därjämte traktortågets motorredskap icke syntes vara underkastat flygande besiktning enligt 11 § 2 mom. motorfordonsförordningen, torde det icke vara uteslutet, att många i bruk varande traktortåg icke uppfyllde rimliga fordringar ur trafiksäkerhets- och, i fråga om gengasdrivna motorredskap, förgiftnings- och brandsynpunkt. Det syntes därför väg- och vattenbyggnadsstyrelsen angeläget, att sådan ändring av motorfordonsförordningen genomfördes, att jämväl motorredskap blevo underkastade flygande besiktning.

Statens trafikkommission betonar i utlåtande den 2 december 1943 över samma framställning nödvändigheten av att under nuvarande försörjningsläge underlätta och uppmuntra traktorernas användande för trafikändamål. Ehuru de erfarenheter, som hittills vunnits av nu gällande undantagsbestämmelser beträffande trafiken med traktortåg, såvitt känt vore, icke givit anledning till någon befogad anmärkning ur trafiksäkerhetssynpunkt, syntes det dock motiverat att vid en ytterligare ökad användning av traktortåg skapa viss garanti för fordonens trafiksäkerhet. Viss garanti i detta hänseende torde kunna vinnas genom att göra motorfordonsförordningens bestämmelser om flygande besiktning tillämpliga jämväl å traktortåg.

Gentemot vad statens trafikkommission anfört måste invändas, att erfarenheten visat behovet av att traktortågen underkastas besiktning. Det kan vara svårt att nu förutsäga i vilken omfattning traktortåg efter krisens upphörande komma att brukas såsom transportmedel. Det torde dock föreligga skäl att skärpa kontrollen över denna trafik. Den besiktning, som föregår trafiktillståndet, bör därför vara obligatorisk. Härjämte bör, som väg- och vattenbyggnadsstyrelsen och statens trafikkommission förordat, införas flygande besiktning för traktortågen. I anslutning härtill föreslås den ändring i nu gällande bestämmelser, att dels besiktning göres obligatorisk före tillståndets meddelande dels ock att bestämmelserna i 11 § motorfordonsförordningen om flygande besiktning göras tillämpliga å traktortåg.

12 kap.

Bestämmelser för spårvagnar.

43 och 44 §§.

1934 års vägtrafiksakkunniga, som utarbetade det förslag, som låg till grund för gällande stadga, föreslogo, att särskilda bestämmelser för spårvagnar skulle införas i stadgan, men dessa uteslötos i propositionen till riksdagen och kommo ej heller att inflyta i gällande stadga. För spårvagnsförare gälla i fråga om trafikförseelser endast de reglementen, som fastställas av länsstyrelserna jämlikt § 23 ordningsstadgan för rikets städer. En följd härav är, att spårvagnsförare, som gör sig skyldig till trafikförseelse, icke kan straffas med strängare straff än böter upp till 100 kronor, härvid dock bortsett från den disciplinära bestraffning, som kan åläggas honom i annan ordning. Det föreslås nu, att vägtrafikstadgan principiellt skall gälla även för spårvagn, dock endast då spårvagn framföres å väg och alltså deltagar i vägtrafiken. När spårvagn går såsom järnväg å egen banvall, som är helt skild från annan trafik, saknas anledning att å densamma tillämpa vägtrafikens bestämmelser, liksom ej heller då spårvagn å egen banvall endast korsar väg. Om, såsom ofta förekommer, spårvägsspåren lagts i viss avgränsad del av gatan, som icke är fullt effektivt skild från denna, bör spårvägen anses framgå i gatan och följaktligen falla under vägtrafikstadgans bestämmelser. Detta kanske kan leda till besvärliga gränsfall, vilka dock icke torde kunna undgås. Det bör framhållas, att även det nuvarande systemet leder till egendomliga situationer med för rättskänslan rätt stötande resultat. En berusad bilförare ådömes såsom regel frihetsstraff, medan en spårvagnsförare för samma förseelse straffas disciplinärt eller efter reglementet. Det bör dock inskjutas, att de disciplinära straffen kunna vara mycket kännbara. Vid Stockholms spårvägar medför andra resan fylleri i tjänsten i regel avsked. Företaget låter även vid fall av fylleri i tjänsten taga blodprov på vederbörande, vilket personalen även i regel brukar underkasta sig.

Såsom nämnts måste spårvagnarna genom sin bundenhet vid skenorna

och därmed sammanhängande mera begränsade manövreringsförmåga intaga en särställning i förhållande till andra trafikanter. Samtliga bestämmelser i vägtrafikstadgan kunna därför icke göras tillämpliga å spårvagn. Det är främst bestämmelserna i 2, 3 och 5 §§, som böra gälla även spårvagn. Vidare böra införas föreskrifter om belysning under mörker och skyldighet att giva tecken vid kursändring och svängning. Genom sistnämnda föreskrift framtvingas körriktningsvisare å spårvagnarna, vilket är ett allmänt önskemål.

Hastighetsbegränsningen, 40 kilometer i timmen, är överallt redan genomförd och innebär icke någon nyhet. I 44 § hava upptagits anvisningar till föraren om iakttagande av särskild försiktighet i vissa situationer i likhet med vad i fråga om andra fordonsförare skett i 6 § första stycket.

Reglementen och taxor för spårvägar avses även i fortsättningen att fastställas enligt ordningsstadgan för rikets städer. Reglementena innehålla till stor del ordningsföreskrifter för allmänheten. Det finnes naturligtvis intet hinder att i reglementena intaga andra trafikföreskrifter än de allmänna föreskrifter, som finnas upptagna i vägtrafikstadgan. De få dock icke stå i strid med dessa, men kunna väl skärpa desamma.

Överinspektören E. Tengblad har — under hänvisning till de sakkunnigas uttalande att en översyn bör ske av samtliga trafikförfattningar — avstyrkt, att föreskrifter för spårvägstrafiken nu intagas i vägtrafikstadgan. Under alla omständigheter borde en så betydande ändring av de rättsliga grunderna för spårvägstrafiken icke komma till stånd utan att spårvägspersonalens fackorganisation beretts tillfälle att uttala sig i frågan. Till stöd för sin åsikt anför överinspektören Tengblad bland annat:

Mot tanken att i stadgan intaga bestämmelser även för spårvägstrafik i väg kan rent principiellt invändning ej göras, då ju därigenom i en och samma stadga bestämmelser skulle kunna finnas intagna för all trafik, som framgår i väg. Det måste emellertid anses lika önskvärt, att rättsbestämmelser *för all spårvägs- trafik* finnas sammanförda till en gemensam lagstiftning. Från denna sistnämnda princip göres avsteg, om vissa föreskrifter för spårvägstrafiken skulle intagas i vägtrafikstadgan. Spårvägstrafik bedrives dels i väg — där även annan trafik framgår i spårområdet — och dels på egen, i regel inhägnad bana. Särskilt i Stockholm förekommer det i stor utsträckning att en och samma linje är framdragen såväl i väg som på egen banvall. Hittills har trafik- och säkerhetsbestämmelser för all spårvägstrafik, oavsett om den framgår i väg eller på egen banvall, återfunnits i av vederbörande övervakningsmyndigheter — länsstyrelsen jämte i vissa fall väg- och vattenbyggnadsstyrelsen — utfärdade spårvägsreglementen, grundade på ordningsstadgan för rikets städer och gällande koncessionsbestämmelser. Därest bestämmelser för spårvagnar på sätt som föreslagits skola intagas i vägtrafikstadgan, kommer denna stadga att gälla för spårvägstrafik i väg och spårvägsreglementet för trafik på egen bana. Därjämte torde det bli så, att spårvägsreglementet måste läggas till grund även vid vissa rättsfall rörande spårvägstrafik i väg, enär de i vägtrafikstadgan intagna bestämmelserna knappast kunna göras så detaljerade som uti ett speciellt spårvägsreglemente. Härigenom komma såväl vägtrafikstadgans som spårvägsreglementets föreskrifter att tillämpas för spårvägstrafiken, beroende på linjens beskaffenhet m. m. För en trafikförseelse begången av en spårvagnsförare under trafik i väg kommer sålunda i vissa fall fängelsestraff att kunna utdömas, under det att en förseelse av mot-

svarande omfattning, begången under färd på egen banvall, endast kan föranleda bötesstraff. Det synes emellertid för närvarande icke föreligga några sådana omständigheter, som nödvändiggöra att man i samband med en revision av vägtrafikstadgan, avseende att endast tillgodose de mest aktuella ändringskraven, intager bestämmelser för spårvägstrafiken i stadgan. Detta bör i varje fall kunna anstå till dess den nödvändiga, genomgripande revisionen av samtliga trafikförfattningar kommer till stånd, då även verkningarna av den i de större städerna pågående moderniseringen av spårvägstrafiken kommer att kunna överblickas.

Under år 1939 företogs en revision av det för Stockholms spårvägar gällande trafikreglementet, varigenom detta moderniserades i alla avseenden. Därvid intogs bl. a. detaljerade varsamhetsbestämmelser för framförandet av spårvägståg samt bestämmelse om körriktningsvisare. En dylik modernisering av trafikreglementena för övrig spårvägstrafik i landet bör enligt min mening snarast genomföras.

I fråga om straffpåföljderna må framhållas, att genom nu pågående omarbetning av ordningsstadgan för rikets städer, varvid nuvarande bötesstraff förutsättas komma att ersättas med dagsböter, straffsatserna för trafikförseelser i spårvägstrafiken komma att stå i bättre överensstämmelse med vägtrafikstadgans påföljder.

Det är särskilt beträffande straffpåföljden vid trafikonykterhet, som det där efter kommer att föreligga skillnad mellan en spårvagnsförare och en motorfordonsförare. Den senare kan ådömas fängelsestraff, vilket däremot icke kan utdömas med stöd av ordningsstadgan för rikets städer. Här vore det givetvis önskvärt med likartade förhållanden för all slags trafik, men detta bör för spårvägstrafikens del icke genomföras över vägtrafikstadgan, enär syftet därvid nås endast beträffande viss del av spårvägstrafiken. Ifrågasättas kan om icke i detta hänseende speciella lagbestämmelser borde genomföras för all spårvägstrafik, liksom fallet är beträffande motorfordonstrafiken.

I detta sammanhang må vidare framhållas, att övervakningsmyndigheterna enligt gällande reglementsbestämmelser äga rätt att förbjuda, att till tjänstgöring på spårvagn användes person, som därtill visat sig olämplig. Härigenom finnes sålunda beträffande spårvägstrafiken en motsvarighet till körkortsindragningen i motorfordonstrafiken.

13 kap.

Föreskrifter i avseende å vägtrafikstadgans efterlevnad.

45—52 §§.

Straffbestämmelserna hava i förslaget helt omarbetats i förenklande riktning. Gällande stadga upptager som svåraste straff dagsböter, dock att förare av motorfordon i visst fall kan ådömas fängelse i högst ett år. De särskilda föreskrifterna för hästfordon och cyklande äro straffbelagda endast med penningböter. Överhuvudtaget synas motorfordonsförare bedömas strängare än övriga trafikanter.

Trafiksäkerheten fordrar, att alla trafikanter följa trafikreglerna, och lika svåra trafikrubbingar och olyckor kunna vållas av gående och cyklister som av bilförare. Alla trafikanter böra därför underkastas samma ansvarsbestämmelser. Strafflatituden för förseelser, som kunna rubba trafiksäkerheten, bör sättas lika för alla, nämligen till dagsböter och i försvårande fall fängelse.

För rena polisförseelser böra penningböter bibehållas. Vissa föreskrifter i stadgan äro, liksom i den gällande, av den art, att de icke böra straffbeläggas. Detta gäller särskilt vissa regler för gående. Brott mot dessa regler straffas icke i och för sig, men räknas vederbörande till last, om han därvid gör sig skyldig till straffbar ovarsamhet.

I 49 § andra stycket har upptagits stadgandet i 40 § 2 mom. gällande stadga om frihet från ansvar i visst fall. Bestämmelsen har i förslaget erhållit en förkortad lydelse i det att fordran på att omständigheterna skola giva vid handen, att förseelsen haft sin grund i ett tillfälligt förbiseende, icke medtagits i förslaget.

14 kap.

Särskilda föreskrifter.

53—57 §§.

Paragraferna motsvara 48—51 §§ samt 13 § 2 och 3 mom. gällande stadga.

Bilaga A.

Till Herr Statsrådet och Chefen för Kungl. Kommunikationsdepartementet.

I ett den 11 mars 1943 dagtecknat yttrande över inom riksdagen väckta motioner angående förslag till ny vägtrafikstadga anförde Motormännens Riksförbund, att enligt dess mening en eljest välbehövlig revidering av vägtrafikstadgan på anförda grunder lämpligen borde anstå till efter nu rådande kristid.

Sedan emellertid Herr Statsrådet i början av innevarande år meddelat, att Herr Statsrådet hade för avsikt att inom en nära framtid låta inom kommunikationsdepartementet verkställa en revision av vägtrafikstadgan, har inom förbundet utarbetats ett fullständigt förslag till reviderad vägtrafikstadga. För sådant ändamål har inom förbundet förordnats en särskild utredningsman och har dennes utkast ingående granskats av förbundets lag- och trafikkommittéer även som av förbundets arbetsutskott och styrelse.

Rörande huvudgrunderna för ifrågavarande förslag må följande anföras.

1. Den nuvarande motorfordonsförordningen ersättes av en allmän *fordonsförordning*. Till denna överflyttas de i den nuvarande vägtrafikstadgan upptagna bestämmelserna om motorfordons utrustning under färd samt om beskaflenheten av andra fordon än motorfordon. I samband härmed underkastas motorfordonsförordningen en grundlig redaktionell omarbetning. Förordningens huvudbestämmelser, d. v. s. dels bestämmelserna om fordons beskaflenhet och utrustning samt om besiktning och registrering och dels bestämmelserna om körkort, samlas därvid i ett fåtal korta paragrafer. Det övriga materialet, som väsentligen utgöres av administrativa detaljbestämmelser av underordnat intresse för menige man, framlägges i form av anvisningar till fordonsförordningen eller i form av en särskild tillämpningsförordning.

2. Från vägtrafikstadgan flyttas dels de nyssnämnda fordonsbestämmelserna och dels de vägbestämmelser, som upptagas i 11, 12, 13, 48 och 49 §§. Dessa vägbestämmelser torde lämpligen kunna inarbetas i väglagen eller sammanföras med vägmärkeskungörelsen till en ny författning.

3. Vad som sedan återstår av vägtrafikstadgan utgör i huvudsak rena trafikregler av synnerligen stort intresse för menige man. Materialet har i det nu föreliggande utkastet ordnats i form av dels en kortfattad stadga, upptagande huvudreglerna för trafiken, och dels relativt utförliga anvisningar, innehållande kompletterande regler, undantag, exempel o. s. v. Stadgan och anvisningarna äro avsedda att tillsammans utgöra icke en strafflag utan snarare en koncentrerad kurs i trafikteknik, som bör kunna läggas till grund för trafikundervisningen i de allmänna skolorna, vid den teoretiska och praktiska undervisningen i körskolorna och vid den allmänna upplysnings- och propagandaverksamheten i trafiksäkerhetsfrågan.

4. Denna formella och i huvudsakligen pedagogiskt syfte företagna omarbetning av vägtrafikstadgan är det väsentliga i det föreliggande förslaget. Detta upptager emellertid därjämte åtskilliga kompletteringar och ändringar av de nuvarande trafikreglerna. Slutligen föreslås i fråga om straffbestämmelserna en genomgripande omläggning, syftande till en inskränkning i den mycket långt drivna »kriminaliseringen av trafikolyckorna».

Det föreliggande förslaget har rönt allmän anslutning inom Motormännens Riksförbund, ehuru självfallet delade meningar yppats beträffande åtskilliga detaljer. Förbundet, som förutsätter, att tillfälle beredes förbundet såväl att under utredningsarbetets fortgång genom särskild utsedd representant deltaga i överläggningar med den av Herr Statsrådet förordnade utredningsmannen som också att framdeles avgiva yttrande över det betänkande med förslag, som kan av

utredningsmannen framläggas, vill icke på sakens nuvarande ståndpunkt binda sig för de särskilda detaljerna i det inom förbundet utarbetade förslaget. Förbundet är emellertid av den uppfattningen, att det föreliggande förslaget i avseende på såväl uppställning som innehåll kan anses som ett vägande inlägg från förbundets sida och rent av skulle kunna tjäna såsom utgångspunkt för en revision av vägtrafikstadgan.

Under åberopande av vad sålunda anförts får Motormännens Riksförbund värdsamt härmed överlämna berörda förslag under hemställan, att detsamma måtte beaktas vid den revision av vägtrafikstadgan, som jämlikt Herr Statsrådets beslut numera igångsatts inom departementet.

Stockholm den 29 september 1943.

För MOTORMÄNNENS RIKSFÖRBUND.

O. Ekblom.

Sture Lindgren.

Utkast till vägtrafikstadga.

A. Bestämmelser för alla vägfarande.

1 §.

Allmänna regler.

Varje vägfarande skall iakttaga all den omsorg och varsamhet, som till förekommande av olycksfall betingas av omständigheterna, samt uppträda hänsynsfullt mot andra vägfarande och mot dem, som bo eller eljest uppehålla sig vid vägen.

Det åligger vägfarande att åtlyda uppsatta vägmärken och signaler samt att efterkomma polismans tecken.

Om trafikolycka inträffar, skall envar, som med eller utan egen skuld är inblandad däri, genast stanna och vidtaga de åtgärder, vartill händelsen skäligen föranleder.

2 §.

Trafikanternas plats på vägen.

Annan vägfarande än gående skall företrädesvis färdas på vänstra delen av vägen och hålla sig längre till vänster, ju långsammare han färdas.

Gående skall färdas på endera vägkanten och företrädesvis på den högra.

Om vägen är försedd med särskilda banor för olika slag av trafik eller för trafik i olika riktningar, skall envar färdas på den för honom avsedda banan.

B. Bestämmelser för andra vägfarande än gående.

3 §.

Om rätten att föra fordon.

Fordon får icke föras av den, som saknar förtrogenhet med dess manövrering eller som på grund av trötthet eller förtäring av starka drycker icke kan föra fordonet på betryggande sätt.

Om skyldighet för förare av motorfordon och traktortåg att innehava och medföra körkort stadgas i fordonsförordningen.

4 §.

Om fordons beskaffenhet och användning.

Förare av fordon är ansvarig för att fordonets styr-, broms-, säkerhets- och belysningsanordningar äro i fullgott skick.

På fordon må icke personer färdas eller gods medföras i sådan utsträckning eller på sådant sätt, att fara eller hinder därav kan uppstå.

Under färd i mörker eller stark dimma skola fordons lyktor vara tända. Bländande ljus får icke begagnas på väg, där tillfredsställande belysning finnes, eller vid möte med andra vägfarande än gående eller när fordon lämnas på väg.

5 §.

Vändning och svängar.

Vändning skall ske åt höger.

Vänstersväng skall ske i snäv båge och högersväng i vid båge.

6 §.

Möte och omkörning.

Möte skall ske till vänster och omkörning till höger.

Möte med spårvagn får dock ske till höger, om spårens läge icke medgiver möte till vänster. Omkörning av spårvagn skall ske till vänster.

Möte med eller omkörning av gående får alltefter omständigheterna ske till höger eller till vänster.

7 §.

Korsande möte.

Den som färdas på huvudled har förkörsrätt framför den som färdas på annan väg.

I övrigt skall den som svänger lämna företräde åt den som fortsätter rakt framåt.

8 §.

Teckengivning och signalering.

Den som svänger eller stannar skall i god tid giva tydligt tecken.

Signal skall givas vid omkörning och eljest, när sådan varning erfordras.

Onödig eller störande signalering är förbjuden.

9 §.

Parkering m. m.

Fordon får icke stannas eller lämnas på sådan plats eller på sådant sätt, att fara eller hinder därav kan uppstå.

Under mörker skall fordon, som är stående på väg, där tillfredsställande belysning icke finnes, baktill vara försett med röd reflektor eller tänd röd lykta.

C. Bestämmelser i avseende å stadgans efterlevnad.

10 §.

Om straff.

Har vägfarande, genom åsidosättande av föreskrift i 2—9 §§ eller eljest, underlåtit att iakttaga den omsorg och varsamhet, som under föreliggande om-

ständigheter skäligen kunnat fordras av honom, eller visat bristande hänsyn till annan, straffes med dagsböter.

Till samma straff är den förfallen, som bryter mot föreskrifterna i 1 § andra eller tredje stycket.

Äro omständigheterna försvårande, må till fängelse i högst ett år dömas.

11 §.

Om åtal och domstol m. m.

Förseelse mot denna stadga skall åtalas av allmän åklagare, ändå att angivelse därom ej skett.

Åtal anhängiggöres vid polisdomstol, där sådan är inrättad, men eljest vid allmän domstol. Mål däri talan om skadestånd föres må dock prövas allenast av allmän domstol.

Böter som ådömas enligt denna stadga tillfalla kronan.

Anvisningar till vägtrafikstadgan.

Definitioner.

1. Med *väg* förstås i vägtrafikstadgan allmän väg, gata eller annan allmän plats, som är upplåten för allmän samfärdsel, ävensom till farväg nyttjad enskild väg.

2. Med *vägförande* avses envar, som på väg framför fordon eller färdas såsom passagerare, rider, leder eller driver kreatur, åker skidor, går eller står stilla. Bestämmelserna i vägtrafikstadgan gälla dock icke för förare av fordon, som löper på skenor, eller för passagerare i sådant fordon.

3. Med *fordon* förstås alla slag av vagnar för dragare, motorfordon, motorredskap och andra arbetsredskap på hjul eller medar, slädar, cyklar, kälkar, sparkstöttingar, dragkärror o. s. v. Beteckningar för särskilda slag av fordon användas i vägtrafikstadgan i samma betydelse som i fordonsförordningen.

Till 1 § första stycket.

Omsorg och varsamhet.

För förare av fordon och i tillämpliga delar även för andra vägförande gälla de regler, som upptagas under 1—3 här nedan.

1. Hastigheten måste alltid anpassas efter förhållandena. I vissa farliga situationer — t. ex. vid slirigt väglag, vid vändning om gatuhörn eller vid passerande av spårvagn vid hållplats — måste hastigheten nedbringas så, att fordonet kan stannas så gott som omedelbart.

För vissa slag av fordon gälla särskilda hastighetsbestämmelser (se nedan under punkt 9).

2. Fordonsförare bör fortlöpande iakttaga den övriga trafiken, även den efterföljande (direkt eller i backspegel). Särskild uppmärksamhet bör ägnas den övriga trafiken, när föraren står i begrepp att företaga en manöver såsom att starta, svänga eller stanna. Då fordon följer ett annat fordon, bör föraren om möjligt hålla sådant avstånd, att risk för påkörning icke föreligger, om det främre fordonet plötsligt bromsas in eller stannas. Den som ämnar inifrån öppna en bildörr bör först förvissa sig om att detta kan ske utan att fara eller hinder uppstår för andra trafikanter.

3. Särskild varsamhet skall iakttagas i följande fall:
- a. vid passerande av farliga ställen, t. ex. i kurva, på backkrön, i gatu- eller annan vägkorsning eller där sikten eljest är skymd, på smal väg eller på väg med dålig vägbana, vid korsning med järnväg eller spårväg, vid hållplats för spårvagn eller omnibus samt vid särskilt anordnat övergångsställe för gående eller på annan plats, där körbanan i större utsträckning korsas av fotgängare;
 - b) vid passerande av barn samt äldre eller ofärdiga personer;
 - c) vid passerande av kreatur eller andra djur;
 - d) vid passerande av stillastående fordon eller annat hinder på eller invid vägbanan;
 - e) under farliga förhållanden i övrigt, såsom vid slirigt väglag eller vid färd i mörker eller dimma; samt
 - f) vid utförande av farliga manövrer, såsom backning, vändning eller sväng.

Hänsyn.

4. Vägfarande skall färdas så, att han icke vållar onödigt hinder för andra trafikanter.

5. Vägfarande skall vid smutsigt väglag färdas så, att han icke onödigtvis utsätter andra för smutsstänk.

6. Det åligger förare av motordrivet fordon att så behandla motorn, att den icke åstadkommer störande buller eller utsläpper rök, ånga eller gas i sådan mängd, att olägenhet därav uppstår. Användes förbränningsmotor, må gaserna icke givas fritt avlopp.

7. Aska, slagg eller kolavfall ävensom emballage, vari gengasbränsle förvarats, får icke kvarlämnas på eller invid vägen på sådant sätt, att ordning och trevnad därigenom störes.

8. Vägfarande skall lämna fri passage åt ambulans eller automobil, som användes vid eldfara för brandväsendets räkning eller av brandkåren för beredande av hjälp vid eller till förhindrande av olycksfall, samt

åt tjänsteautomobil, som användes av polis- eller tullpersonal.

Vad nu sagts gäller dock endast när angivna fordon påkalla förkörsrätt genom särskild signal (se punkt 3 av anvisningarna till 8 § tredje stycket).

Fri passage skall dessutom, där så ske kan, lämnas likprocession och militärtrupp.

Hastighetsbestämmelser för särskilda slag av fordon.

9. För nedan angivna slag av fordon gälla följande särskilda hastighetsbestämmelser.

Omnibus eller lastautomobil får inom tätbebyggt område icke framföras med större hastighet än 40 kilometer i timmen och annorstädes icke med större hastighet än 50 kilometer i timmen.

(Från denna bestämmelse gälla vissa undantag. Vidare gälla särskilda bestämmelser för automobil med tillkopplat fordon samt för motorredskap och traktortåg.)

Eldfara.

10. Vid handhavande av gengasaggregat skall föraren noga tillse, att fara för elds spridning icke uppkommer. Vid slagning skall särskilt iakttagas, att glödande slagg och kolavfall omhändertagas eller släckas.

Till 1 § andra stycket.

Enligt bestämmelse i fordonsförordningen äger besiktningsman företaga s. k. flygande besiktning å motor- eller släpfordon. Denna bestämmelse medför skyldighet för förare att efterkomma besiktningsmans tecken att stanna fordonet.

Till 1 § tredje stycket.

Det har överlämnats åt de personer, som blivit inblandade i en trafikolycka, att själva bedöma, till vilka åtgärder händelsen *skäligen föranleder*. Huruvida vederbörande gjort vad på honom ankommit kan emellertid i efterhand prövas av domstol. Följande allmänna regler kunna uppställas:

1. Om en person blivit allvarligt skadad, bör den första åtgärden vara att bringa honom hjälp, eventuellt genom att anskaffa ambulans eller på annat sätt ombesörja, att han kommer under sakkunnig vård.

2. Vidare skall allt göras för att åstadkomma erforderlig utredning för fastställande av händelseförloppet. Därvid bör i alla fall, då detta är möjligt, polisman tillkallas. Om polisman icke kommer tillstädes, böra de i olyckan inblandade personerna genom mätningar, uppritning av skisser, fotografering o. s. v. söka klargöra, hur olyckan tillgått, samt fastställa delaktiga fordons läge före, under och efter olyckan. Platsen och tiden för olyckan böra noggrant antecknas.

3. Om genom fordonskollision eller på annat sätt hinder uppstått på vägbanan, måste hindret snarast möjligt undanskaffas, så att det icke föranleder nya olyckor. Om så icke kan ske, bör hindret om möjligt markeras, under mörker eller dimma genom lyktor. I vissa fall kan det vara nödvändigt att ombesörja, att vakt utsättes för att varna andra vägförare.

4. De i olyckan inblandade personerna skola, innan de åtskiljas, ömsesidigt lämna varandra uppgift å namn, adress och telefonnummer. Motsvarande uppgifter böra om möjligt antecknas även för andra närvarande personer, som bevittnat olyckan utan att vara inblandade däri.

5. I fall, då polisman icke kommit tillstädes, kan det ofta vara lämpligt att personligen, skriftligen eller per telefon underrätta vederbörande polischef om olyckan. Detta gäller bland annat, då olyckan stått i samband med väg- eller trafikförhållandena på platsen. Polischefen kan genom en sådan anmälan komma i tillfälle att — eventuellt i samråd med vederbörande vägmyndighet — vidtaga åtgärder till förebyggande av nya olyckor på samma plats.

Till 2 § första stycket.

1. Vägtrafikstadgans regler för *annan vägförare än gående* skola tillämpas även

på marscherande militärtrupp,

på den som leder cykel,

på den som drager eller skjuter dragkärra, kälke eller sparkstötting samt

på den som leder eller driver kreatur.

Däremot skola reglerna för *gående* tillämpas

på marscherande skolklasser samt

på den som transporterar barn i barnvagn eller sjuk, ålderstigen eller ofärdig person i sjukstol.

2. Bestämmelsen om skyldighet att *företrädesvis* färdas på vänstra delen av vägen innebär

att ryttare, förare av tvåhjuligt fordon samt förare av långsamma fordon såsom dragkärror o. dyl. alltid skola färdas på vänstra delen av vägen samt

att jämväl andra fordon skola framföras på vänstra delen av vägen, där den mötande trafiken är stark, såsom på gata i stad, ävensom eljest, där så utan olägenhet kan ske.

Där fordon icke utan olägenhet kan framföras på vänstra delen av vägen, skall detsamma likväl framföras så, att större delen av fordonet befinner sig till vänster om vägens mitt.

3. Fordon får framföras på högra delen av vägen vid omkörning (jfr punkt 8 av anvisningarna till 6 § första stycket), där vägbanans beskaffenhet omöjliggör eller allvarligt försvårar färd på vänstra delen av vägen samt

där vänstra delen av vägen är spärrad av stillastående fordon eller annat hinder (jfr dock punkt 5 av anvisningarna till 6 § första stycket).

4. Där vid färd i kurva, gatu- eller annan vägkorsning, backe eller annorstädes sikten är skydd, skall annan vägfärd än gående städse hålla sig på vänstra delen av vägen.

5. Skyldigheten för den som färdas långsamt att hålla långt till vänster gäller icke, där filkörning tillämpas. Om t. ex. trafiken på en gata framgår i två likriktade filer, av vilka den högra är avsedd för fordon, som i ett följande gatukors skola svänga åt höger, skall även ett långsamt fordon, som i gatukorset skall föras åt höger, framföras i den högra filen.

6. Två eller flera cyklande få icke färdas i bredd, där sikten är skydd eller då motorfordon eller fordon för dragare nalkas.

Vad nu sagts skall dock icke gälla, där inom tätbebyggt område eller eljest cykeltrafiken är synnerligen stark och skulle oskäligt hindras, om körning i bredd icke finge ske.

7. Bestämmelserna i 2 § första stycket äga icke tillämpning på vägmaskin under arbete. Dock åligger det förare av sådan maskin att, där sikten är skydd, såvitt möjligt undvika att framföra maskinen på högra delen av vägen. Kan detta icke undvikas, bör vakt utsättas för att varsko förare, som nalkas. Underlåtenhet härutinnan kan i särskilda fall medföra ansvar enligt 1 § första stycket.

Till 2 § andra stycket.

Av bestämmelsen att gående skall färdas på endera väggkanten följer, att även *stillastående* fotgängare skall uppehålla sig på endera väggkanten, så att han icke hindrar trafiken på körbanan.

Till 2 § tredje stycket.

1. Gående skall, där gångbana finnes, använda denna. Finnes gångbana på ömse sidor av vägen, bör gående företrädesvis använda den högra gångbanan.

2. Finnes cykelbana men icke gångbana, får cykelbanan användas även av gående.

3. Cyklande skall, där cykelbana finnes på vägens vänstra sida, använda denna. Finnes cykelbana endast på högra sidan av vägen, får cyklande efter fritt val använda körbanan eller cykelbanan.

Vad nu sagts gäller även för den som leder cykel. Om gångbana finnes omedelbart till vänster om cykelbanan, får den som leder cykel gå på gångbanan och framföra cykeln på cykelbanan.

4. På cykelbana får icke framföras trehjulig transportcykel, cykel med tillkopplat fordon eller cykel, på vilken gods medföres i sådan utsträckning eller på sådant sätt, att dess framförande på cykelbanan kan vålla fara eller hinder.

5. Ryttnare skall, där ridväg finnes, använda denna.

6. Körbanan är avsedd för all trafik, för vilken särskild bana icke anordnats.

Om gångbana finnes omedelbart till vänster om körbanan, får den som leder cykel gå på gångbanan och framföra cykeln på körbanan.

7. När särskilda banor finnas, skola bestämmelserna i 2 § första och andra styckena gälla för varje särskild bana. Dock må gående, som färdas på cykelbana, belägen intill körbanan och till vänster om denna, företrädesvis färdas på cykelbanans vänstra sida.

Två eller flera cyklande få på cykelbana icke färdas i bredd, om möte eller omkörning därigenom hindras eller försvåras.

8. Bestämmelsen att envar skall färdas på den för honom avsedda banan hindrar icke, att annan bana *tillfälligtvis* får användas, när så oundgängligen erfordras för färd tvärsöver banan eller av annan orsak. Därvid måste emellertid särskild omsorg, varsamhet och hänsyn iakttagas.

Sålunda måste exempelvis en automobil, som från gård eller garage föres över gångbana ut på körbanan, framföras med låg hastighet, varjämte signal i regel bör givas.

Cyklisterna böra i liknande fall leda cykeln, särskilt om sikten är skyddad, t. ex. vid utfart genom portgång. Om cykeln icke ledes, bör hastigheten vara låg och signal i regel givas.

Gående, som måste korsa körbana, cykelbana eller ridväg, bör såvitt möjligt göra detta vinkelrätt. Vid korsande av gata i stad måste den gående ha sin uppmärksamhet riktad åt det håll, varifrån den närmaste trafikströmmen kommer. Han måste således till en början — d. v. s. före nedstignandet från trottoaren och under passagen över den närmaste hälften av körbanan — se åt höger och därefter åt vänster. Körbanan korsas bäst där refuger finnas, som dela densamma i två eller flera delar, var och en med enkelriktad trafik. — Där särskilt övergångsställe för gående anordnats, bör detta användas. Även i sådant fall måste korsandet av körbanan emellertid ske under iakttagande av varsamhet samt hänsyn tagas till att trafiken på körbanan icke onödigtvis får hindras.

9. Om gata eller annan väg har två skilda körbanor, skall den vänstra körbanan användas.

Till 4 § andra stycket.

1. Det åligger cyklande att hålla båda fötterna på pedalerna samt åtminstone ena handen på styret.

2. Cyklande får icke låta cykeln dragas av annat fordon.

3. På cykel få icke färdas personer till större antal än det, för vilket cykeln är avsedd, alltså på vanlig cykel en person och på s. k. tandemcykel med två sitsar två personer. Dock får, där särskilda anordningar därför vidtagits, förare över 15 år på cykeln medföra ett barn under 10 år.

4. Två eller flera personer få icke samtidigt färdas på motorcykel, vars tjänstevikt icke överstiger 75 kg. På annan motorcykel får utom föraren icke färdas mer än en person. I bivagn till motorcykel få icke färdas personer till större antal än det, för vilket bivagnen är avsedd. Dock får i bivagnen därjämte medföras ett barn under 10 år.

5. Avses att vid lustresa, utflykt eller dylikt bruka lastautomobil för befordran av personer, skola härför påkallade anordningar på automobilen godkännas av besiktningsman. Vid sådan färd få icke med automobilen befordras passagerare till större antal än besiktningsmannen vid godkännandet bestämt.

6. Fordon som kopplas till automobil får icke utan att vara besiktigt för personbefordran användas för sådant änpamål.

7. På eller invid automobils förarsäte må icke personer så placeras eller gods så lastas, att det för automobilens manövrering avsedda utrymmet inkräktas.

8. Automobil får icke lastas på sådant sätt, att föraren hindras att genom backspegeln iakttaga den bakomvarande trafiken.

9. Beträffande yrkesmässig befordran av personer och gods gäller vad därom stadgas i förordningen angående yrkesmässig automobiltrafik m. m.

Till 4 § tredje stycket.

1. Angående de lyktor, som skola finnas på olika slag av fordon, stadgas i fordonsförordningen.

2. Där bländande ljus icke får begagnas, skall föraren i regel köra med avbländat helljus (halvljus). På väg, där tillfredsställande belysning finnes, får fordonet framföras med endast parkeringsljuset tänd.

3. I skymning bör föraren, redan innan tända lyktor erfordras för att belysa vägbanan, till varning för mötande trafikanter ha halvljuset eller parkeringsljuset tänd.

4. Vid möte med gående bör helljuset avbländas, där så kan ske utan fara för trafiksäkerheten.

5. Vid möte med annan vägfarande än gående få korta glimtar av bländande ljus begagnas

såsom signal till mötande fordonsförare, som köra med bländande ljus, samt när fara för trafiksäkerheten kan tänkas uppstå på den grund, att halvljuset icke belyser tillräckligt lång sträcka av den framförvarande vägbanan.

6. I dimma och vid snöfall bör bländande ljus icke begagnas, enär föraren eljest själv blir bländad av ljus, som återkastas från vattendropparna eller snöflingorna.

7. Förare, som på kort avstånd följer annat fordon, bör, där så kan ske utan fara för trafiksäkerheten, avblända helljuset, så att det icke reflekteras i backspiegeln på det framförvarande fordonet och bländar dess förare.

8. Förare, som blir bländad av ett annat fordons strålkastare, måste skyndsamt nedbringa hastigheten och, där så erfordras, stanna.

Till 5 § första stycket.

1. Av fig. 1—5 framgår, hur vändning till motsatt körriktning skall ske på bred väg,
på smal väg (med s. k. saxning),
med begagnande av avtagsväg till vänster,
med begagnande av avtagsväg till höger,
med begagnande av korsande väg (i s. k. T-kors).

2. Vändning får icke ske på sådant sätt, att därigenom uppstår väsentligt hinder för annan trafik. På en starkt trafikerad gata bör vändning undvikas, särskilt om gatan är så smal, att saxning erfordras. I stället kan fordonet lämpligen köras runt om ett kvarter.

Till 5 § andra stycket.

1. Fig. 6 visar, hur vänstersväng och högersväng skola utföras. Vid högersväng i ett gatukors skall fordonet hela tiden hållas till vänster om gatukorsets mitt. Innan högersväng göres, skall föraren i god tid föra över fordonet åt höger. Han markerar därigenom för en efterföljande förare sin avsikt att svänga åt höger och giver samtidigt den efterföljande föraren möjlighet att köra om till vänster.

2. Där filkörning tillämpas, skall föraren, innan svängning företages, i god tid föra in fordonet i rätt fil.

Till 6 § första stycket.

1. Bestämmelsen att möte skall ske till vänster och omkörning till höger avser endast vägfarande, som befinna sig på en och samma bana. Om flera banor finnas, räknas varje bana i nu angivna hänseende såsom en särskild väg.

2. Där filkörning tillämpas, räknas varje fil såsom en särskild väg. Om trafiken exempelvis framgår i två likriktade filer, får ett fordon i den vänstra filen

föras förbi ett fordon i den högra filen, ehuru därvid i själva verket sker en omkörning till vänster (jfr även punkt 1 av anvisningarna till 5 § andra stycket).

3. Där rotationstrafik tillämpas, får omkörning alltefter omständigheterna ske till höger eller till vänster.

4. Vid möte på smal väg skall förare i erforderlig mån nedbringa hastigheten.

5. När förare mötas på en plats, där en del av vägen är spärrad, skall den vänta, som har hindret på sin sida av vägen.

6. Omkörning får icke ske

i skarp kurva, på backkrön eller där sikten eljest är skymd,
vid särskilt anordnat övergångsställe för gående eller
när möte med annat fordon förestår.

7. Den som vill företaga omkörning skall dessförinnan övertyga sig om att den framförvarandes uppmärksamhet blivit väckt. Angående signalering vid omkörning se 8 § andra stycket.

8. Vid omkörningen skall fordonet i god tid föras över åt höger. Efter omkörningen får fordonet icke återföras till vänstra delen av vägen, förrän detta kan ske utan att fara eller hinder uppstår för den omkörde eller för andra vägfärande.

9. Den som upphinnes av annat fordon är skyldig att efter erhållen omkörningssignal låta det upphinnande fordonet passera, så snart detta kan ske utan fara för trafiksäkerheten. Det åligger därvid det upphunna fordonets förare

att besvara omkörningssignalen eller på annat sätt låta förstå, att den uppfattats,

att föra fordonet långt åt vänster samt

att väsentligt nedbringa hastigheten, om den icke redan förut är avsevärt lägre än det upphinnande fordonets hastighet.

Om föraren vid insiktningen använder fotbroms, som står i förbindelse med stopplykta, kan han därigenom meddela det upphinnande fordonets förare, att omkörningssignalen uppfattats och att omkörning kan ske.

10. Bestämmelserna om möte och omkörning äga icke tillämpning i fråga om vägmaskin under arbete.

Till 6 § andra stycket.

1. På gata för enkelriktad trafik får spårvagn omköras till höger, om spårens läge icke medger omkörning till vänster.

2. Vid omkörning av spårvagn skall särskild varsamhet iakttagas. Spårvagn får icke omköras i gatukorsning.

Till 6 § tredje stycket.

Vid möte med eller omkörning av gående skall förare av fordon lämna den gående rådum att vika åt sidan och låta honom förfoga över tillräckligt utrymme på vägbanan. Den gående är skyldig att hålla åt sidan och lämna fordonet tillfälle att passera.

Till 7 §.

1. Exempel på tillämpningen av regeln i 7 § första stycket (huvudledsregeln) givas i fig. 7—9.

2. Exempel på tillämpningen av regeln i 7 § andra stycket (svängningsregeln) givas i fig. 10—12.

3. Svängningsregeln gäller även
vid vändning (jfr fig. 1—5) samt

då fordon föres ut på väg från gård, garage, parkeringsplats, bensinstation eller dylikt.

4. Vid korsande möte i andra fall än som angivas i 7 § första och andra styckena — d. v. s. då två förare mötas i korsning mellan likvärdiga vägar och båda fortsätta rakt framåt eller båda svänga — kan förkörsrätten icke avgöras enligt en bestämd regel (jfr fig. 13—16).

Vilkendera föraren som i dylika fall lämpligen bör köra först måste avgöras med hänsyn till alla föreliggande omständigheter, bland vilka särskilt må nämnas de korsande vägnas inbördes storlek och lutningsförhållanden, de båda fordonens avstånd från korsningspunkten, fordonens art, hastighet och bromsningsmöjligheter samt den efterföljande trafikens beskaffenhet. (Däremot saknar det i regel all betydelse, huruvida ett korsande fordon kommer från höger eller från vänster). Det åligger varje förare att söka manövrera så, att han icke föranleder en trafikolycka eller vållar onödigt hinder i trafiken. Underlåtenhet i detta hänseende kan medföra ansvar enligt 1 § första stycket.

I regel gäller,

att den, som från en mindre betydande trafikled kommer ut på en mera betydande, bör lämna företräde åt trafiken på den senare samt

att långsammare trafik bör lämna företräde åt snabbare.

5. Vägfarande bör i allmänhet lämna förkörsrätt åt spårvagn. Under alla förhållanden bör förkörsrätt lämnas åt spårvagn som kommer från vänster.

6. I fall, då två fordon följa efter varandra och det framförvarande fordonets förare i en korsning svänger till vänster eller till höger, medan det efterföljande fordonets förare fortsätter rakt framåt, skall den förre föraren manövrera sitt fordon på sätt som framgår av fig. 17 och 18. Däremot är det icke tillåtet för det framförvarande fordonets förare att manövrera fordonet så, som fig. 19 och 20 utvisa.

Till 8 § första stycket.

1. Förare av fordon skall före kursändring (sväng) giva tecken genom utsträckning av arm eller piska eller medelst körriktningsvisare. Förare av automobil skall även då han startar giva tecken såsom vid sväng.

Om körriktningsvisare användes, skall föraren tillse, att den efter fullbordad manöver nedfälls eller släckes.

2. Förare av fordon skall, då han ämnar stanna, giva tecken genom höjning av hand eller piska eller medelst stopplykta.

3. Innan förare startar, svänger eller stannar, skall han övertyga sig om att den avsedda manövern kan utföras utan att fara eller onödigt hinder uppstår.

4. Där så kan ske, skall förare även på annat sätt än genom tecken markera, vilken manöver han ämnar utföra. Sålunda skall förare till ledning för efterföljande trafikanter

före vänstersväng föra fordonet långt åt vänster och

före högersväng föra fordonet åt höger mot vägens mitt.

Till 8 § andra stycket.

1. Signal skall givas medelst apparat med jämn, dov ton eller, beträffande andra fordon än motorfordon, medelst ringklocka (jfr dock punkt 3 av anvisningarna till 8 § tredje stycket).

2. Vid färd under mörker på obelyst väg må förare vid omkörning av automobil såsom omkörningssignal använda ljussignal, bestående i upprepade växling mellan helljus och halvljus

3. Omkörningssignal skall givas

till förare av automobil, motorcykel eller fordon för dragare,

till gående, när särskild anledning föreligger, samt

till andra vägfarande, däribland cyklister, vid dagsljus och, när särskild anledning föreligger, även under mörker.

Vid färd inom tätbebyggt område bör omkörningssignal dock avgivas endast i den mån så erfordras till förekommande av olycksfall.

4. Utom vid omkörning bör signal givas bland annat i följande fall:

när fordonet passerar kurva med skymd sikt på särskilt smal och krokig väg (såsom varning till mötande förare),

när fordonet närmar sig korsning med mindre biväg och sikten är skymd (såsom varning till förare på bivägen),

före utkörning över trottoar eller annan gångbana från gård eller garage (till varning åt fotgängare på gångbanan) samt

före vänstersväng in på tvärgata, när så erfordras till varning åt gående, som stå i begrepp att stiga ned på tvärgatans körbana för att korsa densamma.

5. Då vinterföre är och släddon begagnas, skall den, som i stad därmed far fortare än i gående, hava seltygen försedda med ljudande klocka eller bjällra.

Till 8 § tredje stycket.

1. I andra fall än som angivas i anvisningarna till 8 § andra stycket skall förare söka färdas så, att han icke behöver avgiva ljudsignal.

2. I stad få endast korta ljudsignaler avgivas.

Även eljest böra alltför långa ljudsignaler undvikas, särskilt på natten samt i närheten av bostäder eller sjukhus.

3. Förare av följande fordon, nämligen ambulansbil eller automobil, som användes vid eldfara för brandväsendets räkning eller av brandkåren för beredande av hjälp vid eller till förhindrande av olycksfall, samt

tjänsteautomobil, som användes av polis- eller tullpersonal,

äger, där så erfordras, påkalla förkörsrätt genom särskild signal. Därvid skall såsom signalapparat användas kraftigt ljudande ringklocka eller visselpipa eller sirén med genomträngande gäll ton eller annan därmed jämförlig anordning.

Till 9 § första stycket.

1. Med parkering avses fordons uppställning annorledes än tillfälligt under kortare tid för åkandes av- eller påstigande, för av- eller pålastning av gods eller för annat liknande ändamål.

2. Parkering får icke ske

vid skarpare kurva,

på eller nära backkrön,

på särskilt smal väg eller på plats, där vägen till väsentlig del av sin bredd är spärrad av stillastående fordon eller annat hinder,

vid gatu- eller annan vägkorsning,

vid utfart från gård eller garage,

vid korsning med järnväg eller spårväg,

vid hållplats för spårvagn eller omnibus eller

vid särskilt anordnat övergångsställe för gående eller på annan plats, där körbanan i större utsträckning korsas av fotgängare.

Fordon får icke heller stannas på nu angivna platser i andra fall, än när så påkallas av trafikförhållandena.

3. Fordon skall stannas på vänstra sidan av vägen. På gata eller annan väg med enkelriktad trafik får fordon dock stannas även på högra sidan av vägen, där så erfordras för åkandes av- eller påstigande, för av- eller pålastning av gods eller för annat liknande ändamål.

4. Är fråga om annat än tillfälligt uppehåll, skall fordonet om möjligt föras utanför vägen eller till anvisad plats. På gata i stad eller annat samhälle får parkering dock äga rum, i den mån vederbörande myndighet icke annorlunda förordnat.

5. Förare skall, då fordon lämnas på väg, vidtaga sådana åtgärder, att fordonet icke kan komma i gång av sig självt.

Åtgärder, som i sådant avseende kunna ifrågakomma, äro t. ex. att åtdraga handbromsen, att ställa fordonets framhjul i vinkel mot trottoarkanten, att lägga en sten eller ett vedträ intill något av fordonets hjul o. s. v. På motorfordon bör lämpligen en låg växel inläggas.

6. Förspänd dragare får icke lämnas obunden på väg utan erforderlig tillsyn.

Till 10 §.

Straff för förseelse i trafiken kan ådömas även enligt andra författningar än vägtrafikstadgan, t. ex. fordonsförordningen, lagen om straff för vissa brott vid förande av motorfordon, allmänna strafflagen och strafflagen för krigsmakten.

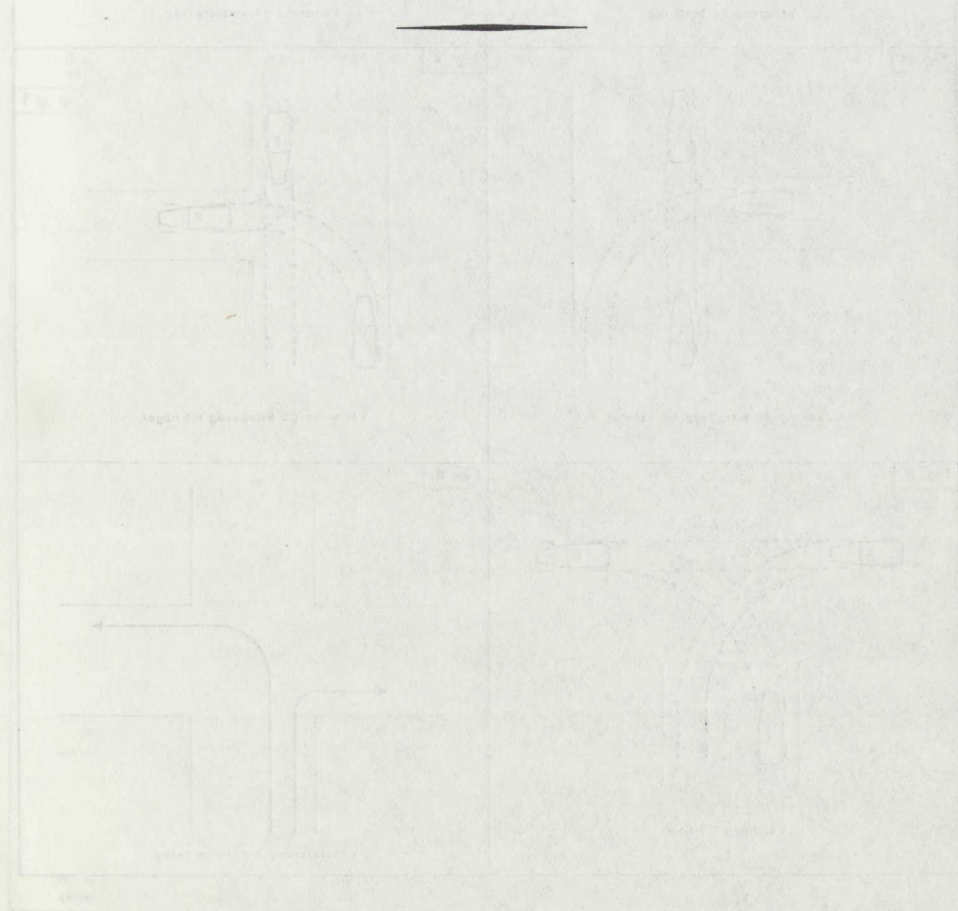
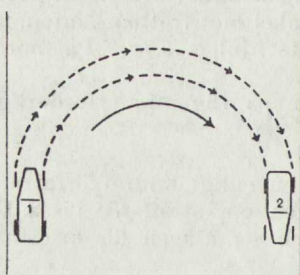
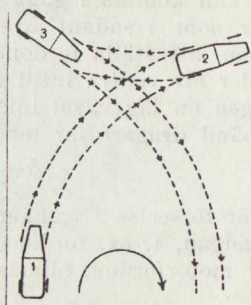


Fig. 1.



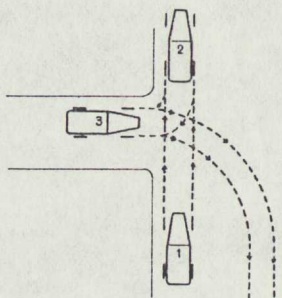
Vändning på bred väg.

Fig. 2.



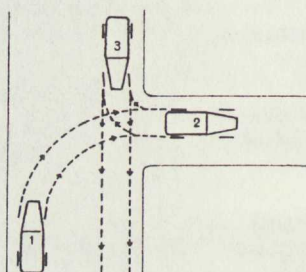
Vändning på smalare väg.

Fig. 3.



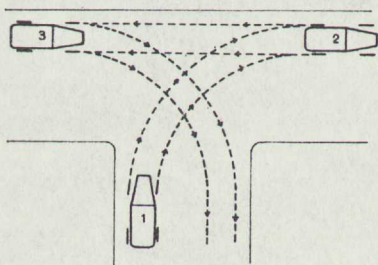
Vändning på avtagsväg till vänster.

Fig. 4.



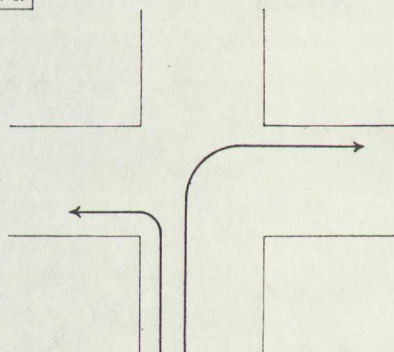
Vändning på avtagsväg till höger.

Fig. 5.



Vändning i T-kors.

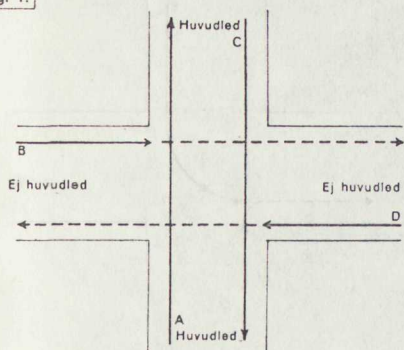
Fig. 6.



Vänstersväng och högersväng.

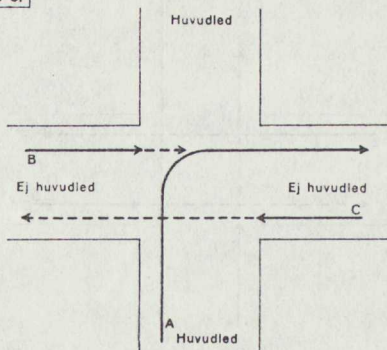
(Fig. 7–9:) Tillämpning av huvudledsregeln vid möte i korsning mellan huvudled och annan väg.

Fig. 7.



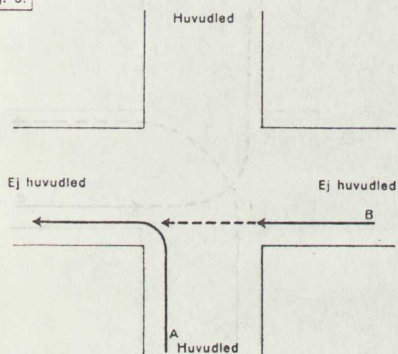
B och D skola lämna företräde åt A och C, som färdas på huvudled.

Fig. 8.



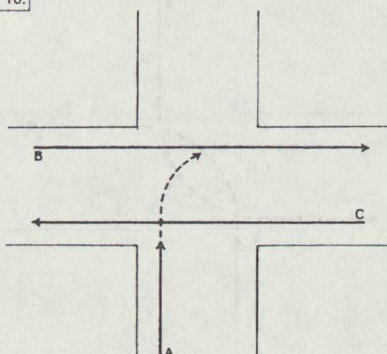
B och C skola lämna företräde åt A, som anlänt till korsningen på huvudled.

Fig. 9.



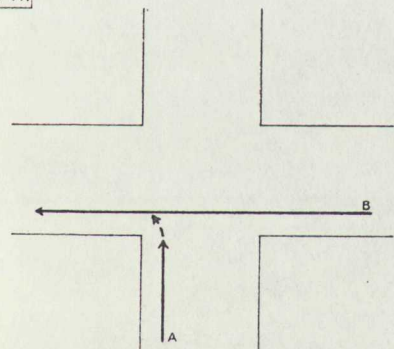
B skall lämna företräde åt A, som anlänt till korsningen på huvudled.

Fig. 10.



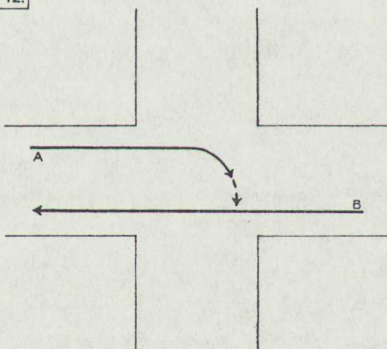
A, som svänger, skall lämna företräde åt B och C, som fortsätta rakt framåt.

Fig. 11.



A, som svänger, skall lämna företräde åt B, som fortsätter rakt framåt.

Fig. 12.



A, som svänger, skall lämna företräde åt B, som fortsätter rakt framåt.

(Fig. 10–12:) Tillämpning av svängningsregeln vid möte i korsning mellan likvärdiga vägar.

Fig. 13.

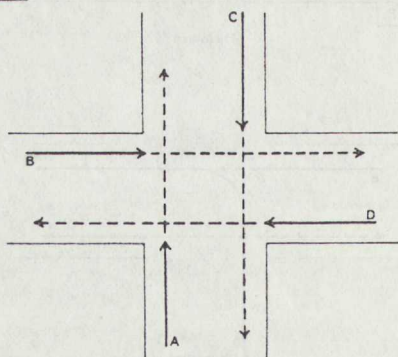


Fig. 14.

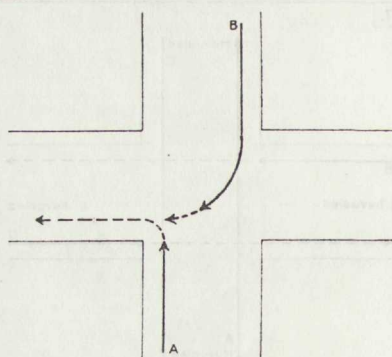


Fig. 15.

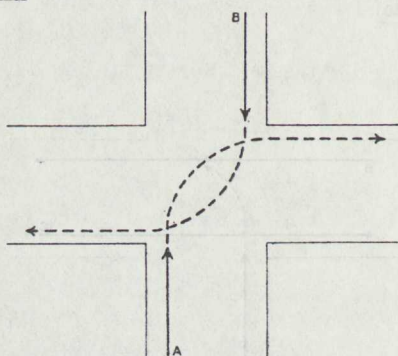
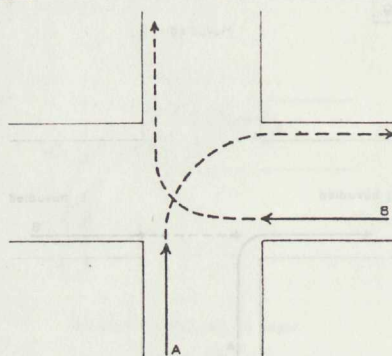
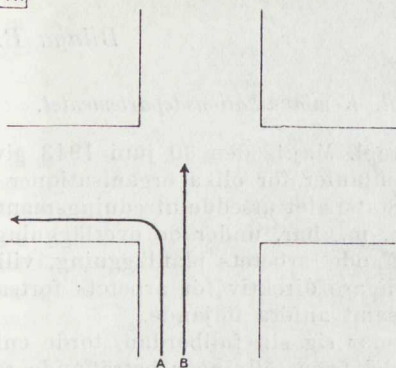


Fig. 16.



Korsande möte i andra fall.

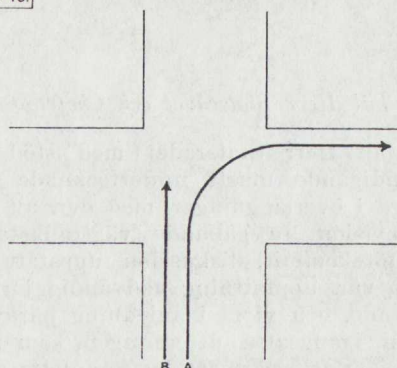
Fig. 17.



Korrekt vänstersväng i korsning.

Det framförvarande fordonet A hålls före och under svängen tätt intill vänstra vägkanten. Det efterföljande fordonet B passerar obehindrat till höger om A.

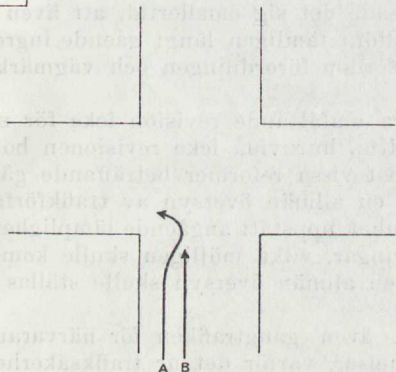
Fig. 18.



Korrekt högersväng i korsning.

Det framförvarande fordonet A föres i god tid över åt höger. Det efterföljande fordonet B passerar obehindrat till vänster om A.

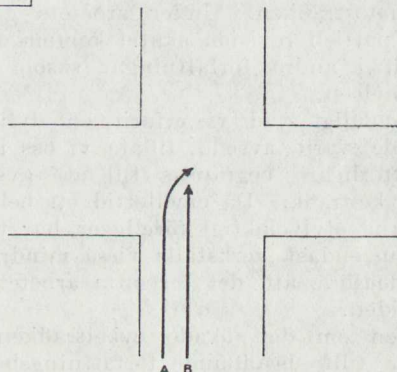
Fig. 19.



Felaktig vänstersväng i korsning.

Det framförvarande fordonet A har strax före vänstersvängen förts över åt höger och kolliderar med det efterföljande fordonet B.

Fig. 20.



Felaktig högersväng i korsning.

Det framförvarande fordonet A har före högersvängen hållits tätt intill vänstra vägkanten och kolliderar sedan under högersvängen med det efterföljande fordonet B.

Till Herr Statsrådet och Chefen för Kungl. Kommunikationsdepartementet.

Sedan Herr Statsrådet med stöd av Kungl. Maj:ts den 30 juni 1943 givna bemyndigande utsett undertecknade representanter för olika organisationer att deltaga i överläggningar med den av Herr Statsrådet utsedde utredningsmannen för revision av gällande vägtrafikstadga m. m., har, under de överläggningar, som förekommit, diskussion uppstått beträffande arbetets planläggning, vilken enligt vår uppfattning nödvändiggjort ytterligare direktiv för arbetets fortsatta utförande, och vi få i anledning härav vördsamt anföra följande.

Den igångsatta utredningen, som nu närmar sig sin fullbordan, torde enligt vad vi erfarit närmast ha föranletts av en del framställningar beträffande revision av vägtrafikstadgan. Att en dylik revision är nödvändig torde full enighet råda om, men beträffande omfattningen av arbetet har olika meningar gjort sig gällande.

I enlighet med Herr Statsrådets direktiv har utredningsmannen med biträde av oss till att börja med inriktat sig på en partiell revision av de bestämmelser, som i första hand synas vara i behov av ändring, såsom vissa bestämmelser beträffande gående, cyklande och jämväl en del grundläggande bestämmelser för motortrafiken. Under arbetets gång visade det sig emellertid, att även en dylik partiell revision skulle komma att medföra tämligen långt gående ingrepp jämväl i andra författningar såsom motorfordonsförordningen och vägmärkeskungörelsen.

Då, enligt vad vi erfarit, en dylik mera omfattande revision icke för närvarande varit avsedd, tillåta vi oss ifrågasätta, huruvida icke revisionen borde än ytterligare begränsas till att avse endast vissa reformer beträffande gång- och cykeltrafik. Då emellertid ett behov av en allmän översyn av trafikförfattningarna otvivelaktigt föreligger, har tveksamhet uppstått angående lämpligheten att nu endast verkställa vissa mindre ändringar, vilka möjligen skulle komma att medföra, att det fortsatta arbetet med en allmän översyn skulle ställas på framtiden.

Även om den ökade cykeltrafiken samt även gångtrafiken för närvarande saknar tillfredsställande författningsbestämmelser, varför det ur trafiksäkerhetssynpunkt vore önskvärt att snarast möjligt framlägga förslag i fråga om dessa trafikantkategorier, måste å andra sidan framhållas önskvärdheten av att reglerna för motortrafiken samt i motorfordonsförordningen ingående bestämmelser om fordons utrustning ävenledes snarast erhåller en sådan avfattning, att dels trafikvolymen efter krigets slut kan ökas utan ur trafiksäkerhetssynpunkt allt för stora friktioner samt dels fabrikationen ånyo kan igångsättas utan att behöva riskera ytterligare föreskrifter efter igångsättningen beträffande fordons utrustning m. m.

Vid avvägandet mellan dessa två intressen synes det oss lämpligt, att samtliga författningsbestämmelser på en gång göras till föremål för överarbetning för att framläggas och träda i kraft vid en tidpunkt, då trafiken kan väntas komma igång i full utsträckning, och att i detta sammanhang snarast möjligt definitivt avgörande träffas, huruvida högertrafik skall införas i landet eller icke, vilket i så fall borde ske vid samma tidpunkt.

Bland de bestämmelser, som utanför vägtrafikstadgan närmast torde påkalla ändringar, är främst vägmärkeskungörelsen, beroende på att föreskrifterna angående uppställning av fordon hittills oftast utfärdats med stöd av ordningsstadgan för rikets städer, vilken emellertid samtidigt härmed är föremål för

revision, varvid avsikten är att till vägtrafikstadgan överflytta motsvarande bestämmelser. Härjämte torde bl. a. bestämmelserna i motorfordonsförordningen angående ett flertal utrustningsdetaljer såsom kopplingsanordningar för släpfordon, bromsningsanordningar för släpfordon, angående typbesiktning av vissa utrustningsdetaljer, angående utfärdande och återkallande av körkort, angående hjultryck m. m. böra revideras.

Med åberopande av vad som sålunda anförts, få vi vördsamt hemställa, att Herr Statsrådet måtte antingen giva utredningsmannen sådana direktiv att en fullständig översyn av gällande vägtrafikförfattningar i detta sammanhang genomföres eller begränsa direktiven till utredningsmannen att endast avse framläggande av förslag till oundgängligen nödvändiga ändringar i vägtrafikstadgan angående cyklister och gående samt att i så fall upptaga frågan om nyssnämnda allmänna översyn i annan form.

Stockholm den 11 februari 1944.

Sten Hagardt

Sture Lindgren,

Knut A. Olsson

med anmärkning att min skrivelse den 26
november 1943 till alla delar vidhålles.

Otto Wallenberg

Gustav Ekberg

E. Walter Holmstedt
ordf. i Cykelfrämjandet.

John Christensson

Hugo Hellqvist

Gustaf Bäckman

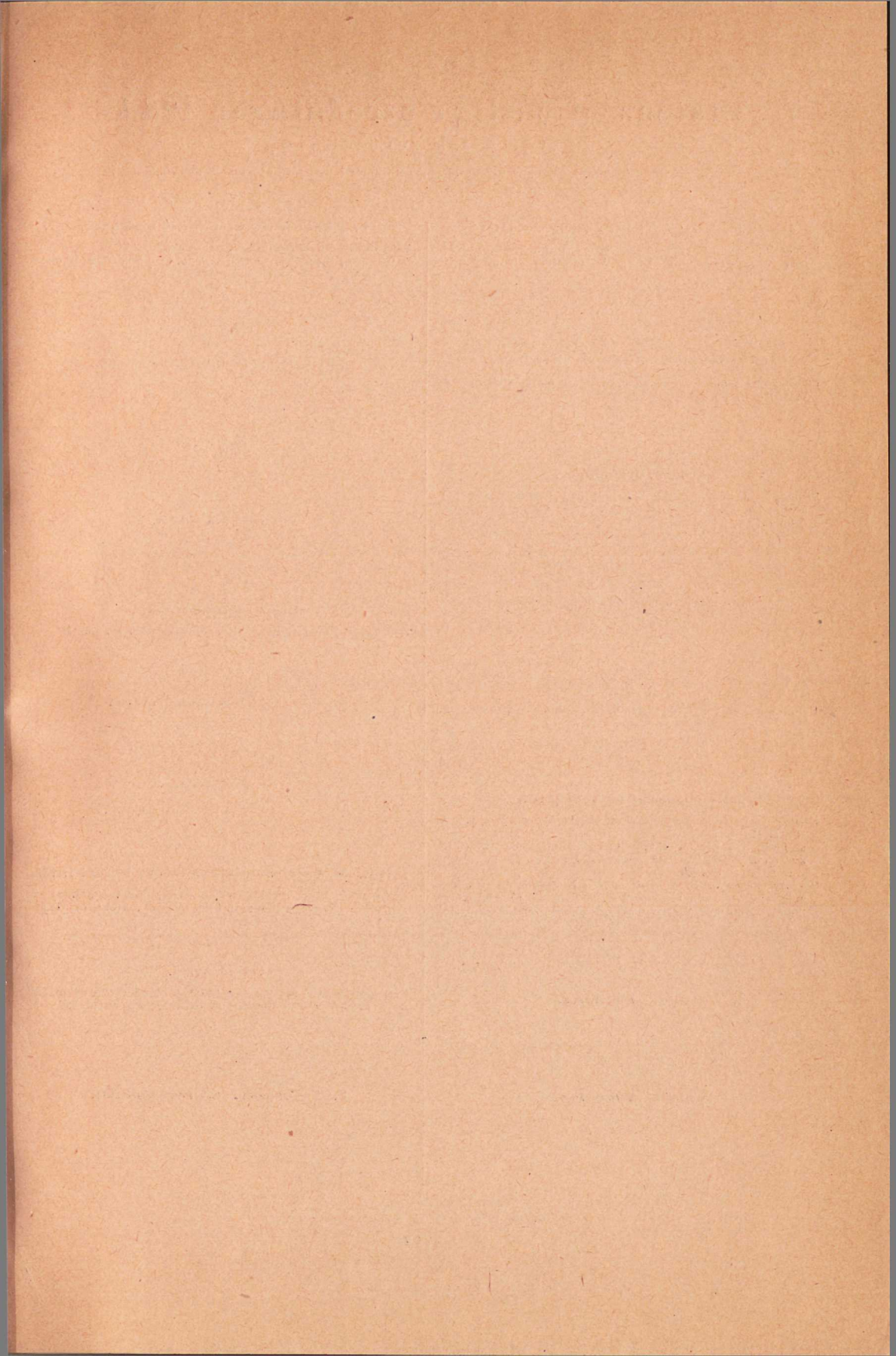
Gustaf Holtz

Erik Tengblad

J. L. Olsson

INNEHÅLLSFÖRTECKNING.

Skrivelse till herr statsrådet och chefen för kommunikationsdepartementet	Sid. 3
<i>Författningsförslag:</i>	
Vägtrafikstadga	5
Kungörelse angående ändring av kungörelsen den 22 januari 1937 (nr 44) angående vägmärken	25
<i>Motiv:</i>	
Inledning	27
Vägtrafikstadgan	34
Inledande bestämmelser	34
Bestämmelser för samtliga vägförande	35
Särskilda bestämmelser för andra vägförande än gående	35
Särskilda bestämmelser för gående	50
Särskilda bestämmelser för cyklar	51
Särskilda bestämmelser för fordon, förspända med dragare	54
Särskilda bestämmelser för bilar	57
Särskilda bestämmelser för motorecyklar	59
Särskilda bestämmelser för motorredskap	59
Särskilda bestämmelser för fordon, som kopplas till bil	59
Särskilda bestämmelser för traktortåg	59
Bestämmelser för spårvagnar	61
Föreskrifter i avseende å vägtrafikstadgans efterlevnad	63
Särskilda föreskrifter	64
Bilaga A: Motormännens Riksförbunds förslag till vägtrafikstadga	65
Bilaga B: Skrivelse från de tillkallade sakkunniga till chefen för kommunikationsdepartementet	82



Statens offentliga utredningar 1944

Systematisk förteckning

(Siffrorna inom klammer beteckna utredningarnas nummer i den kronologiska förteckningen.)

Allmän lagstiftning. Rättsskipning. Fångvård.

Processlagberedningens förslag till lag om införande av nya rättegångsbalken m. m. 1. Lagtext. [9] 2. Motiv m. m. [10]

Statsförfattning. Allmän statsförvaltning.

Betänkande med förslag ang. revision av riksdagens arbetsformer. [8]

Kommunalförvaltning.

Promemoria med förslag till lag med bestämmelser om allmänna behörighetsvillkor för vissa kommunala uppdrag m. m. [4]

Statens och kommunernas finansväsen.

Politi.

Betänkande ang. nykterhetstillståndet under krigsåren. [3]

Nationalekonomi och socialpolitik.

Utredningar ang. ekonomisk efterkrigsplanering. 1. [7] 2. [12] 3. [13] 4. [14]
Statsmakterna och folkhushållningen under den till följd av stormaktskriget 1939 inträdda krisen. Del 4. Tiden juli 1942—juni 1943. [11]
Socialvårdskommitténs betänkande. 7. Utredning och förslag ang. lag om allmän sjukförsäkring. [15] 8. Kostnadsberäkningar ang. lag om allmän sjukförsäkring. [16]

Hälsa- och sjukvård.

Allmänt näringsväsen.

Fast egendom. Jordbruk med binärningar.

Jordbruksbefolkningens levnadskostnader. [1]
Betänkande med förslag till byordningar och instruktioner för ordningsmännen i lappbyarna. [6]

Tattenväsen. Skogsbruk. Bergsbruk.

Industri.

Handel och sjöfart.

Kommunikationsväsen.

Betänkande med förslag till vägtrafikstadga m. m. [18]

Bank-, kredit- och penningväsen.

Försäkringsväsen.

Kyrkoväsen. Undervisningsväsen. Andlig odling i övrigt.
Betänkande med förslag till åtgärder för främjandet av litteraturtjänsten inom de tekniska fackområdena. [17]

Försvarsväsen.

Betänkande med förslag ang. långtjänstunderbefäl m. m. [2]
Betänkande med förslag till civilförsvarslag m. m. [5]

Utrikes ärenden. Internationell rätt.