



**National Library
of Sweden**

Denna bok digitaliserades på Kungl. biblioteket år 2012

x. A1 S.O.U.
STATENS OFFENTLIGA UTREDNINGAR 1955:33

Utrikesdepartementet



NORDISKA VÄGTRAFIK- BESTÄMMELSER M. M.

BETÄNKANDE NR 11 AVGIVET AV
NORDISKA PARLAMENTARISKA KOMMITTÉN
FÖR FRIARE SAMFÄRDSEL M. M.

Stockholm 1955

Statens offentliga utredningar 1955

Kronologisk förteckning

1. Lag om jordbrukskasserörelsen m. m. Kihlström. 160 s. **Jo.**
2. Stöd åt en mindre och medelstora skeppsfarten. Idun. 280 s. **H.**
- 3 o. 4. Nordiska post- och teletaxor. Idun. 37 s. **U.**
5. Prissättningen på jordbruksprodukter. Bilaga 1. Marcus. 01 s. **Jo.**
6. Vattenvåden. Hæggström. 133 s. **Jo.**
7. Det mindre jordbrukets möjligheter att uppnå bättre önsamhet. Berlingska Boktryckeriet, Lund. 40 s. **Jo.**
8. Tvätt, Kihlström. 368 s. **S.**
9. Frågan om statsinlösen av stamaktierna i LKAB. Marcus. 181 s. **Fl.**
10. Vidlyftigt rättgångar. Norstedt. 72 s. **Ju.**
11. Psykologisk utbildning och forskning. Idun. 324 s. **E.**
12. Rationalisering av sjukhusdriften. Kihlström. 283 s. **I.**
13. Utlandstansaktionerna och den svenska ekonomin. Av B. Metelius. Idun. 245 s. **Fl.**
14. Yrkeskåornas handelsundervisning m. m. Marcus. 489 s. **E.**
15. Detaljdisributörerna samt deras råkraftkostnader och priser vid distribution av elektrisk kraft. Kopparbergs och Gävleborgs län. Kihlström. 4 s. **K.**
16. Pris och prestation i handeln. Idun. 478 s. **H.**
17. Sekretesen vid förundersökning i brottmål. Kihlström. 92 s. **I.**
18. Undersökningar rörande små avloppsreningsanläggningar. Victor Petterson. 105 s. **I.**
19. Administrativt rättsskydd. Kihlström. 104 s. **Ju.**
20. Det dövbarnets språk- och talutveckling. Idun. 88 s., 2 p. **E.**
21. Tekniska skolutbildningen. Idun. 592 s. **E.**
22. Detaljdisributörerna samt deras råkraftkostnader och priser vid distribution av elektrisk kraft. Västernorrlands, Jämtlands och Västerbottens län. Kihlström. 60 s. **K.**
23. Busslinjetredningen. 2. Betänkande rörande översyn av vissa bestämmelser i 1940 års förordning angående yrkesmässig automobiltrafik m. m. jämte förslag till lag angående företag, som driva yrkesmässig trafik med omnibus. Katlog och Tidskriftstryck. 142 s. **K.**
24. Ny bageilag. Arbetsutredningens betänkande. 6. Beckman. 98 s. **S.**
25. Finanspolitikens ekonomiska teori. Hæggström. 403 s. **Fl.**
26. Flygfotogrammetrisk verksamhet. Gummesson. 216 s., 5 kartor. **Jo.**
27. Förslag till ny förordning om erkända arbetslöshetskassor m. m. Norstedt. 264 s. **S.**
28. Samlingsokaler. Beckman. 190 s., 14 s. pl. **S.**
29. Samhälle och barnfamiljerna. Idun. 294 s. **S.**
30. Tjänstebestäder. Idun. 266 s. **C.**
31. Skolväsendets lokala och regionala ledning samt lärartillsättningen. Kihlström. 582 s. **E.**
32. Allmän pensionsförsäkring. Norstedt. 476, VIII s. **H.**
33. Nordiska vägtrafikbestämmelser m. m. Idun. 155 s. **U.**

Anm. Om särskild tryckort ej angives, är tryckorten Stockholm. Bokstäverna med fetstil utgöra begynnelsebokstäverna till det departement, under vilket utredningen avgivits, t. ex. **E.** = ecklesiastikdepartementet, **Jo.** = jordbruksdepartementet.

STATENS OFFENTLIGA UTREDNINGAR 1955 : 33

Utrikesdepartementet

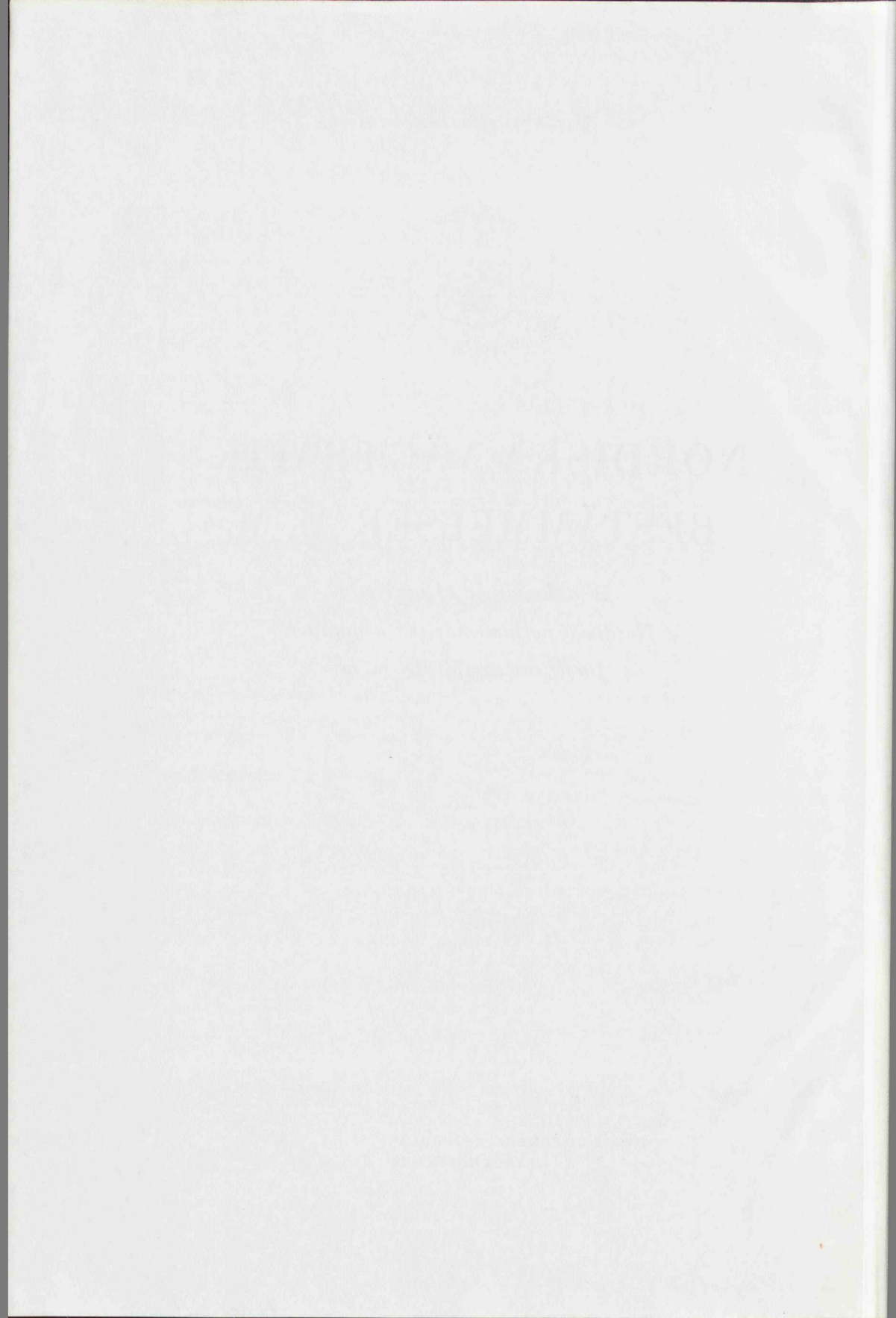


NORDISKA VÄGTRAFIK- BESTÄMMELSER M. M.

*Betänkande nr 11 avgivet av
Nordiska parlamentariska kommittén
för friare samfärdsel m. m.*

IDUNS TRYCKERIAKTIEBOLAG ESSELTE AB
STOCKHOLM 1955





Innehåll

Skrivelse till Konungen.....	5
Inledning.....	7
Kapitel I. De internationella konventionerna rörande automobiltrafik m. m.	9
Kapitel II. Särskilda överenskommelser mellan de nordiska länderna....	11
Kapitel III. Översikt över vägtrafikbestämmelserna i de nordiska länderna..	13
Definitioner sid. 14. — Inledande bestämmelser sid. 24. — Grundregel sid. 28. — Beaktande av anvisningar i trafiken sid. 30. — Lämnande av fri väg åt vissa trafikanter sid. 32. — Korsning i plan mellan väg och järnväg sid. 34. — Åliggande efter trafikolycka sid. 38. — Användande av skilda vägbanor sid. 40. — Fordons plats på väg sid. 42. — Fordons plats i vägkorsning sid. 46. — Backning och vändning sid. 50. — Hastigheten sid. 52. — Möte och omkörning sid. 60. — Korsande möte sid. 66. — Stannande och uppställning sid. 72. — Tecken och signaler sid. 78. — Belysning sid. 82. — Fordons last sid. 88. — Tävlingskörning sid. 92. — Största tillåtna vikt och bredd sid. 94. — Tillkoppling av släpvagn till motorfordon m. m. sid. 94. — Last och passagerare på motorfordon sid. 94. — Ljuddämpning sid. 96. — Trafik med cykel sid. 98. — Gångtrafik sid. 104. — Trafiksignaler sid. 110. — Trafik med motorcykel sid. 116.	
Kapitel IV. Väsentliga olikheter i de nordiska ländernas vägtrafikbestämmelser.....	118
Kapitel V. Faror och olägenheter till följd av föreliggande olikheter i vägtrafikbestämmelserna.....	123
Kapitel VI. Andra av kommittén övervägda frågor rörande vägtrafiken m. m.	128
Kapitel VII. Kommitténs överväganden och slutsatser.....	129
Reservation och särskilt yttrande av den svenske ledamoten herr Pålsson ...	133
Bilaga A. Undersökning beträffande frekvensen av nordbors resor mellan de nordiska länderna under åren 1947 och 1949—54.....	135
Bilaga B. Utredning i syfte att klarlägga de faror och olägenheter, som kan vara förbundna med att de nordiska länderna har olika vägtrafikregler....	143

(1) The first part of the document is a letter from the author to the editor, dated 10th March 1954. The author expresses his appreciation for the editor's interest in his work and his hope that the editor will find the enclosed manuscript of interest.

(2) The second part of the document is a letter from the editor to the author, dated 15th March 1954. The editor thanks the author for his letter and informs him that the manuscript has been received and is being read.

(3) The third part of the document is a letter from the author to the editor, dated 20th March 1954. The author responds to the editor's letter and provides further information regarding the manuscript.

(4) The fourth part of the document is a letter from the editor to the author, dated 25th March 1954. The editor informs the author that the manuscript has been accepted for publication and provides details regarding the publication process.

(5) The fifth part of the document is a letter from the author to the editor, dated 30th March 1954. The author expresses his gratitude to the editor for his assistance and interest in his work.

(6) The sixth part of the document is a letter from the editor to the author, dated 5th April 1954. The editor informs the author that the manuscript has been published and provides details regarding the publication.

(7) The seventh part of the document is a letter from the author to the editor, dated 10th April 1954. The author expresses his appreciation for the editor's assistance and interest in his work.

(8) The eighth part of the document is a letter from the editor to the author, dated 15th April 1954. The editor informs the author that the manuscript has been published and provides details regarding the publication.

(9) The ninth part of the document is a letter from the author to the editor, dated 20th April 1954. The author expresses his appreciation for the editor's assistance and interest in his work.

(10) The tenth part of the document is a letter from the editor to the author, dated 25th April 1954. The editor informs the author that the manuscript has been published and provides details regarding the publication.

Till Konungen

Svenska gruppen av Nordiska parlamentariska kommittén för friare samfärdsel m. m. får härmed överlämna den svenska texten till kommitténs betänkande nr 11 angående de nordiska ländernas vägtrafikbestämmelser. Uppdraget, som den svenska gruppen erhöll genom Kungl. Maj:ts beslut den 31 mars 1955, föranleddes av Nordiska rådets rekommendation nr 16/1955 om samarbete beträffande trafiklagstiftningen. Betänkandet, som är likalydande för de fyra länderna, kommer i dansk, finsk och norsk version att avlämnas i Danmark, Finland och Norge. Betänkandet innehåller en jämförande översikt mellan vägtrafikförfattningarna i de fyra nordiska länderna med uppmärksammande av förefintliga olikheter i respektive länders bestämmelser. Kommittén har därefter sökt analysera vilka olägenheter som kan tänkas uppstå för de enskilda trafikanterna till följd av att vägtrafikförfattningarna i vissa avseenden är olika utformade.

I allmänhet har kommittén avstått från att avgiva konkreta förslag till ändringar av något lands trafikbestämmelser i syfte att skapa större enhetlighet. Beträffande den centrala olikheten i trafikreglerna — den svenska vänstertrafiken — har emellertid kommittén, under hänvisning till sitt tidigare uttalande i betänkande nr 5 om lättnader för den internordiska motorfordonstrafiken, funnit gott understryka önskvärdheten av att Sverige övergår till högertrafik. I detta avseende föreligger reservation av ledamoten, herr Pålsson.

Gjøvik den 9 september 1955.

Underdånigst

Rolf Edberg

Leif Cassel

Filip Kristensson

Jakob Grym

Olof Pålsson

/ Claes Huldtgren

The ...

Faint, illegible text covering the majority of the page, appearing to be a list or a series of entries.

Inledning

Vid möte i Stockholm den 3 februari 1955 antog Nordiska Rådet bland annat en rekommendation (nr 16), i vilken hemställdes att regeringarna i Danmark, Island, Norge och Sverige måtte upprätthålla fortlöpande samarbete beträffande trafiklagstiftningen och uppmärksamma varje åtgärd, som kan leda till att trafikbestämmelserna i de nordiska länderna ytterligare enhetliggöres. Denna rekommendation behandlades vid möte i Oslo den 16 och den 17 mars 1955 mellan ifrågavarande länders utrikesministrar samt vid sammanträde den 16 mars 1955 mellan utrikesministrarna och Nordiska Rådets presidium. Härvid uppnåddes enighet om att — såsom Nordiska Rådets ekonomiska utskott i betänkande nr 14 förordat — vissa i rekommendationen berörda frågor skulle hänskjutas till Nordiska parlamentariska kommittén för friare samfärdsel m. m.

I nämnda betänkande hade utskottet bland annat framhållit, att det för den fortsatta bedömningen av frågan om ett förenhetligande av trafikbestämmelserna i de nordiska länderna skulle vara av intresse att ha tillgång till en sammanställning av de olikheter, som för närvarande finnes i de nordiska ländernas trafikregler, och att erhålla en belysning av de erfarenheter, som man inom de enskilda länderna kunde ha gjort med hänsyn till dessa olikheter.

Med hänsyn till att trafikutbytet mellan å ena sidan Island och å andra si-

dan de övriga nordiska länderna i vad avser landsvägstrafiken är av relativt ringa omfattning, har Island icke deltagit vid behandlingen av ifrågavarande spörsmål. Enär det däremot befunnits vara av väsentligt intresse att i detta sammanhang jämväl behandla de i Finland gällande trafikreglerna, har den finska regeringen efter förfrågan förklarat sig villig att genom finska gruppen av kommittén delta i utredningsarbetet.

I enlighet med de av regeringarna och parlamenten erhållna direktiven har kommittén i första hand tagit upp frågan om föreliggande olikheter i vägtrafikbestämmelserna i Danmark, Finland, Norge och Sverige — i detta sammanhang benämnda de nordiska länderna — samt sökt utreda de faror och olägenheter, som dessa olikheter kan anses medföra för den internordiska trafiken. Kommittén har däremot icke ansett det ligga inom ramen för sin uppgift att framlägga förslag till de enhetliga nordiska regler, som borde träda i stället för nu föreliggande olika bestämmelser.

Till grund för sitt arbete har kommittén bland annat lagt den nya danska färdssloven den 24 maj 1955, den svenska vägtrafikförordningen den 28 september 1951 med däri den 3 juni 1955 gjorda ändringar, ett den 5 januari 1955 i Norge framlagt förslag till nya allmänna trafikregler samt ett i Finland utarbetat förslag till ny förord-

ning om vägtrafik ävensom i vissa delar där nu gällande bilförordning. Med hänsyn till att ovannämnda finska och norska förslag beräknats komma att antagas inom en mycket snar framtid, har kommittén funnit det lämpligast att beträffande dessa länder taga de där föreliggande förslagen till utgångspunkt för arbetet i stället för nu gällande regler.

Vid den genomgång av trafikbestämmelserna, som företagits, har kommittén i första hand sökt klarlägga vilka avsnitt i bestämmelserna, som är av väsentlig betydelse för ernående av en såvitt möjligt säker och smidig vägtrafik mellan de nordiska länderna. Kommittén har därefter sökt slå fast de olikheter i dessa avsnitt, som kan anses vara till olägenhet för gemene man, det vill säga den nordiske vägtrafikanten i allmänhet.

Som framgår av den följande översikten över vägtrafikbestämmelserna i de nordiska länderna har denna begränsats att omfatta — förutom vissa definitioner — allenast de trafikregler och anvisningar, som gäller för vägtrafikanter av olika slag. Vid genomgången av dessa bestämmelser har det visat sig att jämväl de olika ländernas bestämmelser om fordons beskaffenhet och utrustning i vissa fall — exempelvis i fråga om belysning å fordon — är av viss betydelse i förevarande sammanhang. Kommittén har emellertid icke funnit det möjligt att i detta betänkan-

de närmare gå in på bestämmelser av sistnämnt slag utan endast i något fall antytt sambandet mellan de olika slaggen av bestämmelser.

Vissa särskilda bestämmelser om högsta tillåtna axeltryck och bredd å motordrivna fordon m. m., om tillkoppling av släpvagn till motorfordon samt om last och passagerare på motorfordon m. m., som i respektive länders lagstiftningar finnes upptagna i samband med trafikreglerna (54, 55 och 57 §§ i den svenska förordningen), har icke tagits upp till detaljgranskning, enär de icke kan anses vara av större intresse för trafikanten i allmänhet. Dessa frågor har kommittén ansett vara av beskaffenhet att hänföras till de frågor, som avses i Nordiska Rådets rekommendation nr 8/1955 om undersökning av möjligheterna att ytterligare samordna och underlätta den internordiska buss- och lastbilstrafiken.

Kommittén har i sitt arbete biträtts av följande sakkunniga: Från Danmark, fuldmächtig Robert Dam; från Finland, diplomingenjören Mikael Tötterman; från Norge, avdelingsdirektøren Axel Rønning; samt från Sverige, kanslichefen Hans Hansson, advokaten Åke Löwgren, hovrättsrådet Gunnar von Sydov samt sekreterarna Gunnar Tornberg, Bengt Uddenberg och Yngve Westberg.

Kapitel I. De internationella konventionerna rörande automobiltrafik m. m.

Den första överenskommelse, som träffats mellan flera olika stater i syfte att i någon mån enhetliggöra de olika ländernas trafiklagstiftningar och därigenom underlätta den internationella biltrafiken var en den 11 oktober 1909 i Paris avslutad konvention rörande automobiltrafik. Den upptog bland annat vissa bestämmelser om hur fordon skulle vara beskaffade för att internationellt tillstånd att trafikera allmän väg skulle kunna medgivas (internationellt tillståndsbevis) och angav vissa villkor, som skulle uppfyllas av fordonsförare i internationell trafik (internationellt körkort). Vidare förekom föreskrift om vissa varningsmärkens utseende och placering vid väg.

Det så tidigt inledda samarbetet på det internationella trafikområdet fortsatte under 1920-talet samt ledde till en revidering och ett fullständigande av nyssnämnda konvention, vilket skedde genom en den 24 april 1926 i Paris undertecknad ny konvention rörande automobiltrafik. Sistnämnda konvention tillträdde bland annat av de nordiska länderna.

Bilismens starka utveckling efter det senaste världskriget — icke minst ur internationell synpunkt — nödvändiggjorde emellertid snart en ytterligare revision av de bestämmelser, som innefattades i 1926 års konvention. Efter förhandlingar i Genève tillkom sålunda den 19 september 1949 en ny in-

ternationell konvention rörande vägtrafik (Genèvekonventionen). Denna konvention har hittills biträtts av ett antal icke-nordiska stater. Av de nordiska staterna har ännu endast Sverige tillträtt densamma, vilket skedde den 25 januari 1952. Den trädde i avseende å Sverige i kraft den 26 mars 1952, då samtidigt Pariskonventionen av år 1926 upphörde att för Sveriges del gälla i förhållande till de makter, som biträtt Genèvekonventionen. Enligt vad kommittén erfarit kommer emellertid jämväl Danmark, Finland och Norge att inom den närmaste tiden biträda konventionen. Det torde kunna förväntas att också övriga stater, som för närvarande är anslutna till Pariskonventionen, inom en snar framtid kommer att biträda Genèvekonventionen. Kommittén har därför funnit det tillfyllest att här redogöra allenast för innehållet i sistnämnda konvention. Redogörelse lämnas endast för de avsnitt i konventionen, som kan anses vara av särskild betydelse för det nordiska samarbetet på vägtrafikens område.

I konventionen framhålles inledningsvis, att de fördragsslutande staterna önskar att genom fastställandet av vissa enhetliga regler främja den internationella vägtrafikens utveckling och säkerhet.

I *artikel 1* fastslås, att varje fördragsslutande stat — med bibehållande av sin befogenhet att reglera användningen

av vägarna i eget land — samtycker till att upplåta dessa vägar för internationell trafik på villkor, som anges i konventionen. Vidare sägs, att stat icke är förpliktad att utsträcka i konventionen stadgade lättnader till fordon eller förare, som under mer än ett år oavbrutet befunnit sig inom dess territorium.

Enligt *artikel 2* må stat förklara, att den vid sin tillämpning av konventionen utesluter bilagorna 1 och 2 till densamma. I bilaga 1 stadgas att *moped* icke skall anses som motorfordon under förutsättning att den, bortsett från hjälpmotorn, i övrigt beträffande sin konstruktion bibehåller alla normala kännetecken på cykel (Sverige har icke biträtt bil. 1). I bilaga 2 fastslås en allmän *förkörsrätt* för fordon som vid vägkorsning kommer från höger i land med högertrafik och från vänster i land med vänstertrafik, dock med undantag för vägar, av vilka den ena medför förkörsrätt gentemot den andra. I bilaga 2 sägs vidare, att förkörsrätten ej behöver äga tillämpning i fråga om spårvagnar och tåg på väg.

Artikel 3 innehåller ett för det nordiska samarbetet på vägtrafikens område betydelsefullt uttalande, nämligen att varje åtgärd, som samtliga eller vissa fördragsslutande stater redan avtalat eller framdeles kommer att avtala i syfte att underlätta internationell vägtrafik genom förenkling av tull-, polis-,

hälsovårds- eller andra formaliteter, skall anses överensstämma med konventionens syfte.

I denna artikel sägs vidare bland annat, att de fördragsslutande staterna skall sträva efter att tullstationer och posteringar, som är belägna invid varandra på samma internationella väg, hålles öppna samtidigt.

I *artikel 4* upptages vissa definitioner.

Artikel 5 berör den yrkesmässiga automobiltrafiken.

Artiklarna 6—16 innehåller vissa kortfattade, allmänt hållna trafikregler, som gäller för den internationella vägtrafiken. Vid en genomgång av dessa regler finner man att motsvarande nordiska trafikregler, som i detta betänkande härefter kommer att behandlas, i stort sett har sin motsvarighet i de i konventionen upptagna reglerna.

I *artikel 17* fastställes vissa regler syftande till ernående av likformighet i fråga om vägmärken. Detta spörsmål avhandlas emellertid i detalj i det den 19 september 1949 i Genève upprättade *protokollet rörande vägmärken*, i vilket de fördragsslutande staterna antagit ett visst system av vägmärken, som beskrives i protokollet.

Konventionen innehåller slutligen vissa bestämmelser om motorfordon och förare av sådant fordon i internationell trafik.

Kapitel II. Särskilda överenskommelser mellan de nordiska länderna

Det speciellt nordiska samarbetet på vägtrafikens område torde ha påbörjats först under 1930-talet. I avsikt att — utöver Pariskonventionens ram — underlätta samfärdseln med motorfordon mellan Danmark och Sverige träffades, efter förhandlingar mellan representanter för de båda länderna, sålunda den 26 april 1930 i Köpenhamn en överenskommelse angående ömsesidigt godkännande av respektive länders nationella körkort samt registrering av personmotorfordon. Denna överenskommelse följdes snart därefter av liknande överenskommelser mellan övriga nordiska länder.

I sitt den 9 januari 1953 dagtecknade betänkande nr 5 angående lättnader i fråga om tullbehandlingen m. m. av motorfordon framlade Nordiska parlamentariska kommittén för friare samfärdsel vissa förslag till ytterligare lättnader i fråga om körkorts- och registreringsbestämmelserna. Förslagen sammanfattades på följande sätt:

1. »Gällande ordning, enligt vilken nationellt körkort är tillfyllest för förande av personbil i icke yrkesmässig trafik under tillfälligt uppehåll i annat nordiskt land, utsträcker att gälla alla slag av motorfordon under tillfälligt uppehåll.»

2. »Person, som är i besittning av körkort, utställt i ett nordiskt land, bör vid bosättning i annat nordiskt land kunna få utställt körkort i sistnämnda land mot företeende av sitt nationella

körkort utan att avlägga körkortsprov eller på annat sätt behöva presteras bevis för körfärdighet.»

3. »Överenskommelse träffas om att för tillfälligt bruk utlämnade turistvagnsskyltar ges giltighet inom hela Norden. Vid uttagandet av skyltar bör ett på förhand bestämt pris debiteras för såvitt avgift kräves.»

4. »Körkort för tillfälligt bruk utfärdat i något av de nordiska länderna erhåller giltighet i samtliga dessa länder.»

Samtidigt föreslog kommittén bildandet av ett gemensamt nordiskt »carnet-område», vilket förslag vunnit Nordiska Rådets anslutning genom dess rekommendation nr 8 den 16 augusti 1954.

Förslagen under 1 och 2 innebär en utvidgning av de lättnader, som redan gäller jämlikt de här förut nämnda överenskommelserna mellan de nordiska länderna. De under 3 och 4 angivna förslagen sammanhänger med förslaget om ett gemensamt nordiskt »carnet-område».

Vid under våren 1955 hållna möten mellan representanter för de fyra nordiska länderna har upprättats förslag till nya utvidgade överenskommelser i överensstämmelse med de av kommittén framlagda, ovan under punkterna 1—4 redovisade förslagen. Dessa överenskommelser beräknas komma att under tecknas inom den närmaste tiden.

Vid sammanträde i Helsingfors den 2—4 maj 1949 förordade delegerade för nordiskt samarbete på lagstiftningens

område, att förhandlingar upptoges mellan Danmark, Finland, Norge och Sverige om ett nordiskt samarbete på trafiklagstiftningens område, när det i Genève då påbörjade arbetet på den nya internationella vägtrafikkonventionen fullbordats. Sedan den nya konventionen avslutats den 19 september 1949 utsåg de nordiska regeringarna ombud för samarbetet ifråga. Dessa framlade i juni 1951 ett betänkande angående gemensamma nordiska trafikregler m. m.

I samband med framläggandet av be-

tänkandet gjorde ombuden bland annat det uttalandet, att de var av den uppfattningen att, såvida de föreslagna författningstexterna lades till grund vid utfärdande av föreskrifterna i de skilda länderna, man skulle uppnå en trafikreglering, som från praktisk trafiksynpunkt skulle kunna betecknas som i allt väsentligt likartad. På sätt som närmare å sid. 118 framhållits, har sagda betänkande i viss mån legat till grund vid lagstiftningsarbetet i de olika länderna.

Kapitel III. Översikt över vägtrafikbestämmelserna i de nordiska länderna

Anmärkning

När i översikten ej annat angivits hänför sig paragrafangivelserna till den svenska vägtrafikförordningen den 28 september 1951, den danska færdselsloven den 24 maj 1955, det finska förslaget till ny förordning om vägtrafik och ett den 5 januari 1955 i Norge framlagt förslag till nya allmänna trafikregler.

Definitioner

Sverige

Väg: allmän väg, gata eller annan allmän plats, som är upplåten för allmän samfärd, samt enskild väg, som nyttjas till farväg, däri inbegripet för samfärd endast vintertid avsedd körled.

Vägförskoning: vägförskoning skall anses omfatta det område, som begränsas av de tänkta förlängningarna av de korsande vägarnas sidor.

Vägförskoning: envar som färdas eller eljest vistas på väg eller i fordon på väg.

Fordon: varje anordning på hjul, band eller medar, som är inrättad för färd på marken och icke löper på skenor.

Motorfordon: motordrivet fordon, som är inrättat huvudsakligen för att självständigt nyttjas till person- eller godsbefordran, så ock för annat ända-

Danmark

Vej: vej, gade, plads, bro, tunnel, passage, sti eller lignende, hvadenten den er offentlig eller privat.

Kørebane: den for kørende bestemte del af vejen, herunder dog ikke cykkesti. De for kørebane gældende regler finder tillige anvendelse for cykkesti og ridesti i det omfang, de er anvendelige her.

Vognbane: enhver af de baner, i hvilke kørebanen kan deles, og som hver er tilstrækkelig bred til at kunne befares af een række køretøjer.

Vejkryds: hvad der i loven bestemmes om veikryds, finder tilsvarende anvendelse ved vejforgrening og vejudmunding.

Vejfarende: enhver, der færdes eller iøvrigt opholder sig på en vej eller i køretøj på vej.

Køretøj: enhver indretning, som kan køre på vej uden skinner, hvadenten den er forsynet med hjul, bælte, valser, meder eller andet.

Motordrevet køretøj: ethvert køretøj, der er forsynet med motor som drivkraft.

Finland

Väg: allmän väg, gata, torg, gränd, stig, bro och annan för allmän samfärdsel avsedd eller allmänt för samfärdsel använd väg eller område.

Körbana: den del av väg, som är avsedd för fordonstrafik.

Körfil: en för ett fordon avsedd del av körbana.

Korsning: område omfattande ställe för vägars skärning, anslutning eller förgrening,

Gångbana: den del av väg, som är avsedd för fotgängare.

Cykelbana: för cykeltrafik avsedd del av väg.

Skyddsväg: gångbanans, i regel vinkeleträtt över körbana löpande fortsättning i korsning eller för fotgängare över körbana särskilt utmärkt rutt.

Vägförande: envar som uppehåller sig eller färdas på väg eller befinner sig i fordon på väg.

Fordon: varje anordning på hjul, band eller medar, som rör sig på marken och icke löper på skenor.

Norge

Veg: offentlig eller privat veg, gate, plass, vinterveg og bomveg, som er åpne for almen ferdsel.

Kjørebane: den del av vegen som er bestemt for kjørende.

Kjørefelter: de langsgående parallelle felter som en kjørebane kan deles i og som hver for seg har tilstrekkelig bredde til en vognrekke.

Vegkryss: sted hvor veg krysser eller munner ut i annen veg.

Vegfarende (trafikanter): Enhver som ferdes eller oppholder seg på veg eller i kjøretøy på veg.

Kjøretøy: alle kjøreinnretninger på hjul, meier, belter, valser eller lignende, unntatt slike som går på skinner og unntatt luftfartøy.

Motorkjøretøy: kjøretøy som har kraftmaskin eller elektrisk motor til fremdrift.

Sverige

mål inrättat motordrivet fordon, som är konstruerat för eller utan svårighet kan ändras till en hastighet överstigande 30 kilometer i timmen.

Traktor: motordrivet fordon, som är inrättat huvudsakligen såsom dragfordon för annat fordon eller för arbetsredskap, och som är konstruerat för en hastighet av högst 30 kilometer i timmen samt endast med svårighet kan ändras till högre hastighet.

Motorredskap: motordrivet fordon, som är inrättat huvudsakligen såsom arbetsredskap, och som är konstruerat för en hastighet av högst 30 kilometer i timmen samt endast med svårighet kan ändras till högre hastighet.

Bil: motorfordon, som är försett med tre eller flera hjul (medar) eller med band, där icke fordonet enligt vad nedan sägs är att anse som motorcykel.

Motorcykel: motorfordon på två hjul (medar), med eller utan sidvagn, eller sådant motorfordon på tre hjul (medar), som har en tjänstevikt, beräknad såsom för motorcykel, av högst 400 kilogram.

Personbil: bil, som är byggd huvudsakligen för befordran av personer, dock, utöver föraren, högst åtta personer (passagerare).

Danmark

Motorkøretøj: motordrevet køretøj, der hovedsagelig er indrettet til selvstændigt at benyttes til person- eller godsbeholdning, eller som, såfremt det er indrettet til andet formål, er konstrueret til eller uden væsentlig konstruktiv forandring kan ændres til en hastighed af over 30 km i timmen.

Traktor: motordrevet køretøj, som hovedsagelig er indrettet til at trække andet køretøj eller arbejdsredskab, og som er konstrueret til en hastighed af højst 30 km i timen og kun med væsentlig konstruktiv forandring kan ændres til større hastighed.

Motorredskab: motordrevet køretøj, som hovedsagelig er indrettet som arbejdsredskab, og som er konstrueret til en hastighed af højst 30 km i timen og kun med væsentlig konstruktiv forandring kan ændres til større hastighed; endvidere anses motordrevet køretøj, som er bestemt til at føres af en gående person, som motorredskab.

Motorvogn: motorkøretøj, der er forsynet med 4 eller flere hjul eller med bæltter, valser, meder eller lignende, samt motorkøretøj på 3 hjul, hvis egenvægt overstiger 400 kg.

Motorcykel: motorkøretøj på 2 hjul, med eller uden sidevogn, og motorkøretøj på 3 hjul, hvis egenvægt ikke overstiger 400 kg.

Fimland

Norge

Sverige

Buss: bil, som är byggd för befordran av flera än åtta personer (passagerare) utöver föraren, även om bilen därjämte är inrättad för annat ändamål.

Lastbil: bil, som är byggd huvudsakligen för befordran av gods och ej är att hänföra till buss; såsom lastbil anses jämväl bil, som icke enligt vad förut angivits är att hänföra till visst slag av bil.

Lätt motorcykel: motorcykel med tjänstevikt av högst 75 kilogram.

Tung motorcykel: motorcykel med tjänstevikt över 75 kilogram.

Släpfordon: fordon som är byggt för koppling till bil eller traktor och avsett för person- eller godsbefordran eller för att uppbära anordningar för bilens eller traktorns drivande.

Efterfordon: fordon, som, utan att vara hänförligt till släpfordon, är kopplat till bil eller traktor.

Släpvagn: släpfordon, som är försett med hjul eller band.

Släpsläde: släpfordon, som är försett med medar.

Påhängsvagn: släpvagn, som är avsedd att genom kopplingsanordning, bestående av tapp med vändskiva eller därmed jämförlig konstruktion, förenas med bil eller traktor, och som är så utförd, att dess underrede (chassi) eller karosseri direkt vilar på det dragande fordonet.

Danmark

Påhængsredskab: andet køretøj, der kobles til motordrevet køretøj.

Påhængsvogn: køretøj, der trækkes af motordrevet køretøj, og som er beregnet til person- eller godsbefordring — sættevogn og blokvogn dog undtaget.

Sættevogn: køretøj, der kobles til motordrevet køretøj således, at køretøjet eller dets last delvis hviler på det trækkende køretøj, og som er beregnet til person- eller godsbefordring.

Som påhængsvogn eller sættevogn anses dog ikke andet motorkøretøj, der trækkes af motordrevet køretøj.

Finland

Norge

[The text in this section is extremely faint and illegible. It appears to be a list or a series of entries, possibly related to the countries mentioned in the headers. The text is mirrored across the page, suggesting a bleed-through from the reverse side.]

Sverige

Sidvagn: fordon, som är byggt för att kopplas vid sidan av tvåhjulig motorcykel; tillkopplad sidvagn är dock icke att anse såsom särskilt fordon.

Cykel: fordon, som är avsett att av åkande framdrivas med tramp- eller vevanordning, dock ej fordon, avsett uteslutande för lek (lekfordon).

Tandemcykel: tvåhjulig cykel, som är byggd för att framdrivas av två eller flera personer.

Utryckningsfordon: ambulansbil samt motorfordon, som är avsett att användas av brandväsendet vid eldfara, av brandkår eller spårvägs- eller järnvägsföretag för att bereda hjälp vid eller förhindra olycksfall eller för att undanröja trafik hinder, eller av polis- eller tullpersonal i brådskande tjänsteövning.

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

Parkeringsplats: område, som särskilt anvisats för parkering av fordon eller visst slag av fordon.

Danmark

Blokvogn: motordrevet køretøj eller dertil koblet køretøj, hvis vægt, akseltryk, dimensioner eller øvrige konstruktion udelukker køretøjet fra indregistrering, og som er beregnet til transport af særlig tungt eller omfangsrigt gods.

Sidevogn: ethjulet køretøj, der kobles til siden af en tohjulet motorcykel, og som er beregnet til person- eller godsbeholdning.

Udrykningskøretøj: køretøj, der tilhører politi eller brandvæsen, og som benyttes til kørsel ved påtrængende politimæssige opgaver, ildebrand, ulykkestilfælde el. lign.; endvidere køretøj tilhørende anden offentlig myndighed samt privat ambulance- eller redningskøretøj, forsåvidt justitsministeriets tilladelse til at anvende det i § 26, stk 2, omhandlede signal er meddelt.

Parkering: enhver hensætning af et køretøj på eller ved vej. Kortvarig standsning for på- eller afstigning, for på- eller aflæsning af varer eller i andet tilsvarende øjemed anses dog ikke for parkering.

Finland

Norge

Utrykningsfordon: enligt bilförordningen utrustad brand-, polis- eller ambulansbil eller motorcykel.

Utrykkingskjøretøy: Brannvesenets og politiets kjøretøyer under utrykking samt syke- og ambulanskjøretøyer under henting eller transport av syke som trenger hurtig hjelp.

Parkering: avbrott i færd eller lämning av fordon vid väg för längre tid än för uppställning är tillåtet.

Parkering: enhver hensetting av kjøretøy selv om det er under tilsyn. Herfra er unntatt kortest mulig opphold for av- eller påstiging, av- eller pålessing eller for liknende øyemed.

Lygtetændingstiden: tiden fra $\frac{1}{2}$ time efter solens nedgang til $\frac{1}{2}$ time før dens opgang. Hvor der i loven gives bestemmelser for lygtetændingstiden, gælder de tillige under tæt tåge og lignende dårlige lysforhold.

Finland

Uppställning: fordons stannande för på- eller avstigning, till på- eller avlastning nödig tid samt för högst 15 minuter i ovan icke nämnt syfte, av tvingande trafik hinder förorsakat och annat tillfälligt stannande oräknade.

Hållplats: plats, som vid refuge, plattform, gångbana eller körbana utmärkts för stannande.

Gruppering: förande av fordon till olika körfiler för passerande av korsning.

Norge

Omkjøring: Forbikjøring når kjører må vike til side fra sin plass i kjørebanelen for å komme forbi en forankjørende.

Inledande bestämmelser

Sverige

38 §

Bestämmelserna i denna avdelning skola gälla endast för trafik på väg. Då på väg finnas skilda banor för olika slag av vägtrafikanter, skola bestämmelserna om väg i tillämpliga delar gälla för varje särskild sådan bana.

I 40 § 1 mom. avsedda anvisningar för trafik med fordon ävensom i 42 och 44—50 §§ meddelade särskilda bestämmelser om sådan trafik skola i tillämpliga delar gälla även för ridande och personer som leda eller driva kreatur.

Vid tillämpning av bestämmelserna i denna avdelning skall såsom gående anses även den, som för barnvagn, rullstol eller lekfordon, så ock den, som åker skidor, skridskor eller rullskridskor.

Danmark

§ 23

Stk. 1. De i dette afsnit givne bestemmelser om køretøjer, kørsel eller kørende omfatter også cyklekørsel, kørsel med trækvogn og ridning i den udstrekning, de kan anvendes. Det samme gælder for føring af heste og kreaturer; disse skal være undergivet tilstrækkelig bevogtning.

Stk. 2. Ved anvendelsen af bestemmelserne i dette afsnit anses som gående også den, der fører barnevogn, rullestol, andet invalidekøretøj, der er indrettet til fremdrift ved håndkraft, eller lignende.

Finland**1 §**

1. Denna förordning berör all slags trafik på väg, som nämnes i 2 § 1 momentet. Då på väg finnes skilda banor för olika grupper av vägförande, skola bestämmelserna om väg tillämpas på dessa banor.

2. De för fordon meddelade bestämmelserna skola i tillämpliga delar gälla även för ridande och personer, som leda eller driva kreatur.

3. Vid tillämpningen av denna förordning skall såsom gående anses även den, som för barnvagn, rullstol eller lekfordon, så ock den som åker skidor.

Norge**§ 1**

1. De trafikkregler som her er fastsatt, gjelder for all ferdsel på veg.

2. Det som er fastsatt for kjører, gjelder også i den utstrekning det høver:

for rytter,

for person som leier eller driver hest eller annet husdyr,

for person som fører håndkjerre, sparkstøtting eller kjelke,

for person som tilfots fører sykkel.

3. Det som er fastsatt for gående, gjelder også for person som fører rullestol eller som i vanlig gangfart beforder barn i barnevogn, barnesluffe eller liknende. Som gående regnes også den som bruker rulleskøyter, lekekjøretøy og liknende.

4. Jernbanens skinnegangsvogner samt sporvogner går bare inn under trafikkreglene når det uttrykkelig er bestemt i disse.

5. Fører av vegarbeidsmaskin kan når det er nødvendig av hensyn til arbeidet fravike bestemmelsene i § 9, § 10, § 11, § 12 og § 13. Fører av brøytebil kan under brøyting også fravike bestemmelsene i § 20 og 21. Under kjøring som foran nevnt skal det vises tilbørlig aktsomhet.

Sverige**Danmark**

Stk. 3. For forsvarets og civilforsvarets køretøjer gælder færdselreglerne i den udstrækning, de kan anvendes. Hvor reglerne fraviges, skal træffes foranstaltninger til at undgå fare eller unødigt ulempe for andre vejfarende.

Kommentar

Bestämmelserna är i stort sett likalydande.

I de danska och finska texterna omnämnes icke rullskridskoåkare som gångtrafikanter. Anledningen härtill har från dansk sida uppgivits vara att man betraktar rullskridskoåkning som lek, vilken på allmän väg endast är tillåten, när detta icke är till olägenhet för trafiken.

Finland

Norge

Grundregel

Sverige

39 §

Vägtrafikanter skall iakttaga den omsorg och varsamhet, som till förekommande av trafikolycka betingas av omständigheterna, samt uppträda så, att han icke onödigtvis hindrar eller stör trafiken. Även i övrigt skall vägtrafikanter visa hänsyn mot andra vägtrafikanter och mot dem, som bo eller uppehålla sig vid vägen.

Danmark

§ 24

Stk. 1. Vejfarende skal optræde hensynsfuldt og udvise agtpågivenhed, så at der ikke opstår fare eller forvoldes skade eller ulempe for andre, og således at færdselen ikke unødigt hindres eller forstyrres. Pligten til at vise hensyn gælder også overfor dem, der bor eller opholder sig ved vejen.

Stk. 2. Særlig hensyntagen skal udvises overfor børn og overfor personer, der på foreskreven måde bærer et af justitsministeren for invalider fastsat mærke. Dette mærke må kun bæres af personer med manglende eller svækket syn eller hørelse, eller som lider af anden legemlig mangel, der er til særlig ulempe for dem i færdselen.

§ 30 (del av)

Stk. 2. Der må ikke på vej laves glide- eller kælkebaner. Udenfor de i stk. 3 nævnte legegader må der ikke på vej drives leg eller spil til ulempe for færdselen.

Stk. 3. På vej, der er afmærket som »legegade«, må kørsel kun foretages af beboerne ved vejen eller med ærinde til disse. Ved kørsel på sådan vej skal der udvises den største agtpågivenhed og hensyntagen overfor børn.

Kommentar

Grundregeln återfinns i samtliga författningar. De i Danmark och Finland i anslutning till grundregeln särskilt gjorda påpekandena torde för Norges och Sveriges vidkommande få anses innefattade redan i grundregeln eller motsvaras av utav lokal myndighet utfärdade bestämmelser.

Finland

7 § (del av)

1. Varje vägfarande skall iakttaga av omständigheterna påkallad omsorg och försiktighet till förekommande av olycka och uppträda så, att han icke onödigtvis hindrar trafiken eller stör eller för fara utsätter dem, som bo eller uppehålla sig vid vägen.

2. Ordnande av tävling utan tillstånd av polisen samt backåkning på väg ävensom lek på körbana är förbjudet.

3. Avfall eller föremål, som kunna medföra fara för eller störa andra vägfarande eller vid vägen boende eller förorsaka brandfara, få icke kastas på väg.

Norge

§ 2

Vegfarande skal ferdes hensynsfullt og være aktpågivende og varsomme så det ikke oppstår fare eller voldes skade. De skal optre slik at den øvrige ferdsel ikke unødig blir hindret eller forstyret. Vegfarande skal også vise hensyn overfor dem som bor eller oppholder seg ved vegen.

Denne paragraf gjelder også for fører av spurvogn.

Beaktande av anvisningar i trafiken

Sverige

40 §

1 mom. Vägtrafikanter skall ställa sig till efterrättelse de anvisningar rörande trafiken, vilka meddelas genom uppsatta anslag, vägmärken och signaler.

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

2 mom. Vägtrafikanter skall efterkomma polismanns anvisningar till trafikens ordnande och stanna, när polisman därtill giver tecken.

Förare av motordrivet fordon skall åttlyda besiktningsmans tecken att stanna.

Danmark

§ 25

Stk. 1. Vejfarende skal efterkomme de anvisninger, som gives af politiet eller vejmyndighederne ved færdselstavler, afmærkning eller signaler. Fører af udrykningskøretøj kan dog i påtrængende tilfælde under iagttagelse af ganske særlig forsigtighed undlade at følge sådanne forskrifter.

Stk. 2. Vejfarende skal efterkomme de anvisninger, politiet giver til regulering af færdselen, og standse, når politiet giver tegn dertil.

Stk. 3. Det er forbudt at fjerne, flytte, forvanske, tilsmudse eller beskadige færdselstavler, afmærkning eller signaler.

Kommentar

Bestämmelserna är rätt väl överensstämmande. I det finska förslaget har utrykningsfordon emellertid icke satts i undantagsställning. Detta har motiverats med att dessa fordon redan på grund av allmän lag har dylik undantagsställning i verkligt trängande fall.

I Danmark och Norge finns särskilt förbud mot åverkan på vägs skyltar och signaler.

Finland

8 §

Vägfärande skall efterkomma de anvisningar till trafikens ordnande, vilka meddelas genom trafikmärken, eller då sådana icke fastställts, genom andra anslag, signaler eller anordningar, liksom ock, av polisman muntligt eller genom tecken givna anvisningar och order.

Norge

§ 3

1. Vegfarende skal rette seg etter de anvisninger som vedkommende myndighet gir ved hjelp av trafikkskilt, oppmerking, signal eller kungjøring om regulering av ferdselen. Fører av utrykkingskjøretøy er i påtrengende tilfelle ikke bundet av denne bestemmelse.

2. Vegfarende skal straks etterkomme pålegg, tegn eller signal som politiet i det enkelte tilfelle gir for å regulere ferdselen.

3. Det er forbudt å fjerne, flytte, snu eller øve hærverk på vegskilt, trafikkskilt, oppmerking eller signal som vedkommende myndighet har anbrakt eller tillatt anbrakt for å regulere ferdselen.

4. Kjører skal straks stanse for kontroll når politiet forlanger det.

5. Bestemmelsene foran i denne paragraf gjelder også for fører av sporvogn.

6. Fører av motorkjøretøy skal straks stanse til fornøden kontroll når det forlanges av de bilsakkyndige, vegvesenets ingeniører og oppsynsmenn eller andre som ved forevisning av tegn godtgjør å være bemyndiget dertil av fylkesmannen.

Endast Sverige och Norge har uttrycklig föreskrift om skyldighet att åtlyda besiktningsmans stopptecken. Från dansk sida har påpekats att den danska motvarigheten till besiktningsman icke har befogenhet att företa besiktning ute i trafiken annat än i sällskap med en polisman. I Finland har besiktningsman polis-mans befogenhet.

Lämnande av fri väg åt vissa trafikanter

Sverige

41 §

1 mom. Vägtrafikanter skall, där så kan ske, lämna fri väg för spårvagn, militärtrupp och begravningsståg samt annan procession. Vad sålunda stadgas skall dock icke gälla förare av utrykningsfordon, för vilket påkallas fri väg enligt bestämmelserna i 2 mom.

2 mom. Förare av utrykningsfordon äger i trängande fall påkalla fri väg för fordonet. För sådant ändamål skall signal givas med särskild larmanordning och framtill på fordonet föras minst en lykta med kraftigt rött sken framåt. Larmanordningen skall vara av typ, som godkänts av Konungen eller den myndighet Konungen därtill förordnar.

Det åligger annan vägtrafikanter även förare av spårvagn, som icke framgår på särskild banvall, att i god tid om möjligt lämna utrykningsfordon fri väg, då så påkallas.

Danmark

§ 26

Stk. 1. Vejfarende skal såvidt muligt give fri passage for sporvogn og andet skinnekøretøj. Samme pligt har vejfarende overfor forsvarets og civilforsvarets kolonner, skolebørn i trop, ligtog og andet sluttet optog.

Stk. 2. Når udrykningskøretøj tilkendegiver sig ved særlige af justitsministeren fastsatte lyd- og lyssignaler, skal alle andre vejfarende i god tid holde vejen åben for køretøjet, for kørendes vedkommende ved straks at køre ind til siden og om fornødent standse. Udrykningskørsel under brug af sådanne signaler må kun finde sted i påtrængende tilfælde, og brug af signalerne fritager ikke føreren af udrykningskøretøjet for pligten til tilbørlig hensyntagen til andre menneskers sikkerhed.

Stk. 3. Det er forbudt uvedkommende at følge nærmere end 100 m efter udrykningskøretøj eller at køre så nær til et skadested, at kørsel til eller fra dette derved hemmes.

Kommentar

I samtliga författningar återfinnes undantag för utrykningsfordon och föreskrift att alla andra vägtrafikanter är skyldiga att lämna fri väg åt sådant fordon. Det norska förslaget föreskriver till och med skyldighet för vägtrafikanter att stanna. Denna bestämmelse kommer sannolikt att mjukas upp.

Den danska författningen innehåller en föreskrift att man icke får följa utrykningsfordon på närmare avstånd än 100 meter eller köra så att trafik till och från olycksplats försvåras. Denna bestämmelse har gammal dansk tradition, men

Finland

9 §

2. Likaså skall annan vägfarande, utom utryckningsfordon i brådiskande uppdrag, vika för fordon på skenor samt för begravningsfölje, marscherande militär och annan ordnad procession samt spårvagn för ovannämnda vägbanan användande procession.

1. Vägfarande skall giva väg åt utryckningsfordon i brådiskande uppdrag. Härvid skall i dessa fordon användas signalanordning med gäll signal och, förutom föreskrivna belysningsanordningar, en stark strålkastare med rött sken framåt. Utryckningsfordonens rätt till fri fart befriar dem icke från att iakttaga försiktighet enligt omständigheternas krav.

3. Utryckningsfordon och buss i regelbunden trafik, äro berättigade att överskrida färjställe före andra fordon.

gällde tidigare bara för brandväsendets utryckningsfordon. Bestämmelsen motiveras av att man vill förhindra ansvarslös och onödig trafik bakom utryckningsfordon.

¹ Militær avdeling som marsjerer på offentlig veg skal i mørke være merket på følgende måte: Fremste indre mann og bakerste indre mann i kolonnen skal ha henholdsvis hvitt refleksglass på brystet og rødt refleksglass på ryggen. Militær kjøretøykolonne (fire eller flere kjøretøyer som under kommando kjøres fra ett sted til et annet) skal ha tete og kø markert ved at fremste vogn fører et hvitt flagg (i mørke hvitt lys) og bakerste vogn et rødt flagg (i mørke rødt lys).

Norge

§ 4

2. Vegfarande skal gi fri veg og om nødvendig stanse for sporvogn og for jernbanens skinnegangsvogner.

Det er forbudt å kjøre i vegen for likfølge, militær avdeling eller militær kjøretøykolonne¹, barn i samlet tropp og andre prosesjoner. Dette gjelder også for fører av sporvogn.

1. Fører av utrykkingskjøretøy skal i påtrengende tilfelle ved særskilt varsel tilkjennegi at det må åpnes fri veg for kjøretøyet.

Når slikt varsel blir gitt, skal vegfarande så snart som mulig vike til side og stanse. Jernbanens skinnegangsvogner under skifting samt sporvogn skal om nødvendig stanse.

Varslingen kan skje ved bruk av flertonig signalhorn, klokke, lys eller på annen hensiktsmessig måte.

Slik varsling fritar ikke føreren av utrykkingskjøretøyet fra plikten til å vise varsomhet.

Korsning i plan mellan väg och järnväg

Sverige

42 §

1 *mom.* Vägtrafikanter, som ämnar passera korsning i samma plan mellan väg och järnväg, skall, oavsett förekommande säkerhetsanordningar, genom uppmärksamhet på järnvägen förvissa sig om huruvida tåg nalkas. Vid färd med fordon skall därvid hållas en med hänsyn till omständigheterna tillräckligt låg hastighet. Inom 50 meter från korsningen bör hastigheten ej överstiga 40 kilometer i timmen.

Med tåg likställas i denna paragraf varje anordning på hjul, vilken löper på järnvägsskenor.

2 *mom.* Då av signal eller annat förhållande framgår, att tåg nalkas, får korsningen ej passeras förrän signalen upphört eller, därest signal ej givits, tåget kört förbi.

På fordon, som är försett med särskilda parkeringslyktor, höra framtill endast dessa hållas tända, då fordonet under mörker stannats för annalkande tåg.

3 *mom.* Omkörning av annat fordon får ej ske strax före eller i korsning i samma plan mellan väg och järnväg.

Danmark

§ 27.

Stk. 1. Vejfarende, der skal passere en jernbaneoverkørsel, skal uanset forekommende sikringsforanstaltninger, være opmærksom på, om tog nærmer sig. Kørende skal nedsætte hastigheden således, at standsning om fornødent kan ske, førend køretøjet når ind på overkørslen.

Stk. 2. Når det ved lys- eller lydsignal eller ved påbegyndt lukning af bomme, led eller lignende tilkendegives, eller når det på anden måde kan iagttages, at tog nærmer sig, skal vejfarende standse i betryggende afstand fra overkørslen; såfremt lyssignal findes, skal standsningen ske mindst 5 m foran dette. Når fremkørsel kan finde sted skal selve overkørslen passeres hurtigst muligt. I lygtætningstiden må på motorkøretøj og andet køretøj, der har særligt positionslys (parkeringslys), kun positionslygterne være tændt under standsningen, jfr § 40, stk. 3.

Stk. 4. Overhaling af andet køretøj må ikke finde sted foran eller på en jernbaneoverkørsel.

Finland**31 § 7. Bilförordningen**

Föraren skall

a) då han närmar sig korsning i plan med järnväg tillräckligt minska bilens hastighet, och där säkerställandet av en trygg överfart det förutsätter, stanna framför skenorna eller säkerhetsanordningarna;

b) före överfart av skenorna, oavsett möjligen förefintliga varnings- eller säkerhetsanordningar, genom att se åt bägge hållen längs banan, lyssna och, där förhållandena det påkalla, genom att öppna bilens sidofönster eller dörrar och stanna motorn samt med andra till buds stående medel förvissa sig om att tåg eller annan på skenor löpande anordning icke är i annalkande; samt

c) då han närmar sig korsning i plan med järnväg växla till lägre och beroende av sikten över banan tillräckligt låg växel, så att bilens hastighet snabbt kan accelereras, samt sedan han förvisat sig om att överfarten tryggt kan ske, snabbt företaga den på sådan växel, att ändring därav icke behöver ske under överfarten.

10 § (del av)

3. På fordon, som är försett med parkeringsljus, skall detta tändas, då fordonet under mörker stannats vid plankorsning.

17 § 6 (del av)

Omkörning är förbjuden — — — i korsningar med järnväg i samma plan.

Norge**§ 5**

1. Vegfarende som skal passere jernbanepanovergang, må uten hensyn til om den er bevoktet eller ubevoktet, forvise seg om hvorvidt tog nærmer seg. Kjoretøy skal dessuten når det nærmer seg overgangen, holde en etter forholdene tilstrekkelig liten fart.

2. Hvis en ser eller hører at tog nærmer seg, eller hvis dette gis til kjenne ved lyd- eller lyssignal eller på annen måte, skal vegfarende stanse i betryggende avstand fra overgangen og foran lyssignal om slikt finnes. Er en sikker på at tog ikke nærmer seg, skal selve overgangen passerer så hurtig som råd er.

Når motorkjoretøy i mørke er stanset for tog som nærmer seg, skal bare parkeringslyset være tent, ikke nær- eller fjernlyset.

3. Omkjøring av annet kjoretøy må ikke finne sted like foran eller på en jernbaneovergang.

Sverige

4 mom. I andra fall än i 2 mom. sägs får icke, utan att trafikförhållandena det föranleda, fordon på väg stannas eller uppställas inom ett avstånd av 30 meter från korsande järnvägs närmaste skena.

5 mom. Bestämmelserna i 1—4 mom. skola äga motsvarande tillämpning på korsning i samma plan mellan väg och spårväg med särskild banvall.

Danmark

Stk. 3. Iøvrigt må parkering ikke ske indenfor en afstand af 30 m fra en jernbaneoverkørsel.

Stk. 5. Der skal udvises særlig forsigtighed, når dyr trækkes eller drives over jernbaneoverkørsel. Det samme gælder, når plove, harver, tærskværker, træstammer, tungtlæssede køretøjer og andre tunge genstande føres over jernbaneoverkørsel.

Stk. 6. Særlig langsomtkørende transporter, såsom tromletog, entreprenørmateriel, gravemaskiner, større maskintransporter og lignende, må ikke passere jernbaneoverkørsel, hverken bevogtet eller ubevogtet, forinden der ved henvendelse til ledvogteren eller nærmeste station er truffet aftale om tidspunktet for passagen.

Kommentar

Författningarna har i stort sett samma föreskrifter om vägtrafikants skyldighet att iakttä särskild försiktighet vid järnvägsövergång.

Den svenska rekommendationen om hastighetsbegränsning saknas i övriga länder. I Danmark och Norge har man funnit en sådan bestämmelse ej vara nödvändig. Man har ansett att hithörande regler icke bör belastas med alltför många detaljbestämmelser. I de fall då hastighetsbegränsning verkligen är påkallad, kan detta regleras genom vägmärken. Den finska bestämmelsen om obligatorisk nedväxling (31 § 7 c) innebär i regel en hastighet under 40 km/tim.

I den danska færdelsesloven sägs, att vägtrafikant skall stanna minst 5 meter från signal med rött sken. Tanken bakom denna föreskrift är att fordon skall stanna så långt från ljussignalen, att den inte skymmes.

Föreskriften att endast parkeringslyktorna skall vara tända, när fordon under mörker stannats för annalkande tåg, återfinns i samtliga länder.

Finland

19 § 4 c (del av)

Att stanna och parkera fordon är (dessutom) förbjudet — — — på mindre avstånd än trettio meter från i samma plan korsande järnvägs närmaste skena.

Norge

4. Bestemmelsene i denne paragraf gjelder også for plankryssing over sporveg som er lagt på særskilt banelegeme.

33 § 2. Bilförordningen (del av)

Då bil närmar sig korsning i plan med järnväg är användning av radio i bilen förbjuden.

I alla fyra länderna är omkörning vid järnvägs korsning förbjuden.

Samtliga länder utom Norge har upptagit regeln om parkeringsförbud vid järnvägs korsning. Motsvarande regel är att förvänta även från norsk sida.

Danmark har speciella bestämmelser att särskild försiktighet skall iakttas, när djur transporteras över järnvägen liksom också när jordbruksmaskiner och tungt lastade fordon passerar. Likaså har man där funnit angeläget att ge särskilda föreskrifter för långsamtgående transporter med arbetsredskap och liknande. Dessa bestämmelser fanns förut i statsbaneloven och är numera jämväl införda i tærdseisloven. Åtgärden har vidtagits med anledning av de erfarenheter man gjort om olycksriskerna med dylika långsamma fordon.

I Sverige och Norge gäller reglerna om korsning i plan mellan väg och järnväg också för plankorsning med spårväg som löper på särskild banvall, medan motsvarande bestämmelser saknas i Danmark och Finland.

Åliggande efter trafikolycka

Sverige

43 §

Vägtrafikanter, som med eller utan egen skuld haft del i uppkomsten av trafikolycka, får icke genom att avlägsna sig från olycksplatsen eller eljest undandraga sig att i mån av förmåga medverka till de åtgärder, vartill olyckan skäligen föranleder, såsom omhändertagande av skadad person. Han får ej heller undandraga sig att uppgiva namn och hemvist eller lämna upplysningar om händelsen.

Danmark

§ 29

Stk. 1. Enhver, der med eller uden egen skyld bliver delagtig i en påkørsel eller andet færdselsuheld, skal straks standse og efter bedste evne yde hjælp til tilskadekomne og iøvrigt deltage i de forholdsregler, som uheldet giver anledning til. De pågældende har gensidigt pligt til på forlangende at opgive navn og bopæl og iøvrigt pligt til at give de oplysninger om uheldet, som de er i stand til.

Stk. 2. Er der sket skade på personer, heste, kreaturer, hunde, køretøjer eller andre genstande af ikke ubetydelig værdi, og er der ingen tilstede, som er i stand til at affordre føreren af det køretøj, med hvilket skaden er forvoldt, oplysning om navn og bopæl, skal han snarest muligt gøre anmeldelse til politiet om uheldet. Er færdseltavler eller signaler eller spærringer og lygter ved vejarbejder bragt ud af stilling, skal føreren straks efter evne bringe afmærkningen i orden igen. Såfremt skaden ikke er fuldstændig afhjulpet, skal han snarest muligt rette henvendelse til politiet.

Kommentar

I samtliga länder åligger det vägtrafikanter, som är delaktiga i trafikolycka, att vidtaga de åtgärder, vartill olyckan skäligen kan föranleda. Man syftar därvid till att bereda skadad person snabb hjälp samt till att skapa underlag för att olyckan blir tillfredsställande och snabbt utredd.

Dessutom föreligger emellertid i Danmark och Norge i vissa fall skyldighet att göra polisanmälan. Sådan anmälan skall i Norge göras inom 24 timmar av den, som vållat skadan, i sådana fall då ingen finns tillstädes, som kan tillvarata den

Finland

3 §

När vägfarande är delaktig i trafikolycka, skall han stanna och på anmodan uppge sitt namn och sin adress och ge alla övriga uppgifter, som äro nödliga för händelsens uppklarande samt vidtaga alla de åtgärder för skadans reparerande eller för undvikande av vidare skada, som skäligen av honom kunna fordras.

Har härvid någon på grund av ådragen kroppsskada eller eljest försatts i sådant tillstånd, att han måste transporteras för att få hjälp, är varje förare av fordon skyldig att göra detta.

skadelidandes intressen. Under samma förutsättningar föreligger anmälningskyldighet i Danmark, ehuru ingen tidsfrist angivits. I Finland och Sverige finns ingen skyldighet att göra polisanmälan.

Enligt det finska förslaget är varje fordonsförare, oavsett om han haft del i olyckan eller icke, skyldig att lämna sin medverkan till transport av skadad. Bestämmelsen har bland annat motiverats med landets i stora områden relativt glesa bebyggelse.

Norge

§ 6

1. Når trafikkuhell intrefter, skal enhver som med eller uten skyld er blandet inn i uhellet, straks stanse og hjelpe personer eller dyr som er kommet til skade. Denne plikt har om det er nødvendig også andre som er i nærheten eller kommer til stede. De som er blandet inn i uhellet, har gjensidig plikt til å gi opp navn og adresse. Fører av motorkjøretøy skal også gi opp dets kjennemerke.

2. Er trafikkskilt, signaler, sperringer eller lykter som varsler sperringer, skadet eller brakt ut av stilling, skal den som har voldt dette, etter evne dra omsorg for at fornøden utbedring blir foretatt. Om nødvendig skal politiet eller vedkommende myndighet varsles.

3. Er det voldt skade ved trafikkuhell og det ikke er noen till stede som kan vareta skadelidtes tarv, skal den som har voldt skaden gi melding til politiet snarest mulig og senest innen 24 timer.

4. Denne paragraf gjelder også for fører av sporvogn.

Användande av skilda vägbanor

Sverige

44 §

Finnas på väg skilda banor för olika slag av vägtrafikanter skall fordon föras på bana, som är avsedd för fordonet. Fordon må dock föras på annan bana, om så i särskilt fall erfordras för korsande av banan eller föranledes av annan tvingande orsak och trafik-säkerheten ej äventyras därigenom.

Cykelbana på sidan av väg skall anses upplåten endast för cykeltrafik i den riktning, vari övrig fordonstrafik på samma sida av vägen framgår. Vad nu sagts skall dock icke gälla, där annat särskilt angivits genom vägmärke.

Danmark

§ 32

Stk. 1. Er der på en vej anlagt særlige baner for forskellige færdselsarter, skal den bane benyttes, som er bestemt for færdsel af den pågældende art.

Stk. 2. Cyklesti langs vej må kun benyttes af de cyklister, i hvis højre vejside cyklestien ligger, medmindre andet er tilkendegivet ved afmærkning. Cyklesti må ikke befærdes med varetransportcykel eller af cyklist, som på cyklen medfører genstande, der er bredere end styret eller længere end cyklen. Militære afdelinger på cykel skal ikke benytte cyklesti.

Stk. 3. Kørsel på cykel med hjælpemotor skal udenfor bymæssigt bebygget område ske på cyklesti og i bymæssigt bebygget område på kørebanen, medmindre andet er tilkendegivet ved afmærkning. Hastigheden skal på cyklesti nedsættes således, at der ikke fremkaldes fare eller ulempe for den øvrige færdsel på denne.

Kommentar

Någon större principiell skillnad föreligger icke med undantag för frågan om mopedernas plats. I Finland, Norge och Sverige skall dessa framföras på körbanan. I Danmark däremot skall moped utanför tätbebyggt område framföras på cykelbana där sådan finns, men i tätbebyggt område på körbana, såvida ej annat är särskilt bestämt. Från dansk sida motiveras detta med att antalet cyklister på cykelbanorna i städerna vanligtvis är så stort, att mopederna på cykelbanorna ej kan framföras med den hastighet, som är erforderlig för att motorn ej skall stanna, vilket medför att de i stället i stor utsträckning måste trampas fram.

Finland

14 §

1. Finnes på väg skilda banor för olika grupper av vägfarande, skola fordon använda den för dem avsedda banan eller del därav.

2. Fordon får dock tillfälligt köras på för annan trafik avsedd del av körbanan, om särskilda skäl därtill tvinga och det icke medför fara eller avsevärd olägenhet.

Norge

§ 9

1. Kjører skal bruke kjørebanen. Det er forbudt å kjøre på fortau eller gangsti.

Når det finnes særskilte kjørebaner for forskjellige slags kjøretøyer, skal den bane brukes som er bestemt for vedkommende kjøretøy.

2. Tohjuls sykkel skal kjøres på oppmerket sykkelbane hvis sådan finnes på syklistens høyre vegside. Sykkelbane på syklistens venstre vegside kan brukes når dette er tillatt ved trafikkskilt.

For andre kjørende, for rytter, for trehjuls sykkel og for sykkel med tilhenger er det forbudt å bruke sykkelbane.

3. Særskilt ridebane skal bare brukes av rytter.

Fordons plats på väg

Sverige

45 § (del av)

1 mom. Fordon bör, där så lämpligen kan ske, föras på vänstra delen av vägen.

Vid oklar sikt eller där sikten i kurva, vägkorsning, backe eller annorstädes är skymd, skall fordon alltid hållas till vänster på vägen. Detta gäller dock icke väg med enkelriktad fordonstrafik.

Fordon, som föres med ringa hastighet, bör hållas så långt som möjligt till vänster på vägen, såvida annat ej följer av 2, 4 eller 5 mom.

Då fordon föres efter annat fordon, skall avståndet till det framförvarande fordonet avpassas så, att fara för påkörning ej förligger, om detta fordon stannas eller dess hastighet minskas.

Danmark

§ 33

Stk. 1. Langsomtkørende skal altid holde så langt til højre på kørebanen som muligt. Hurtigtkørende skal holde så langt til højre, som hensynet til de langsomtkørende tillader det.

Stk. 2. Hvor oversigten er dårlig, såsom i kurve eller foran bakketop, eller ved nedsat sigtbarhed må kørebanens midtlinie i intet tilfælde overskrides; dette gælder dog ikke på kørebane med ensrettet færdsel.

Stk. 5. Et køretøj, som kører bag et andet, skal holde så stor en afstand fra dette, at der ikke er fare for påkørsel, såfremt det forreste køretøj standser eller dets hastighed mindskes. Store motorvogne samt motorvogne med påhængsvogne skal udenfor tæt befærdede områder tillige holde sådan indbyrdes afstand, at overhaling ikke vanskeliggøres. På broer skal køretøjer, hvis tilladte totalvægt overstiger 10 tons, holde en afstand af mindst 30 m fra et forankørende køretøj.

Finland

15 § (del av)

1. Fordon skall på väg föras så nära vägens högra kant, som säkerhetens krav det tillåter och där körbanans bredd det medgiver, helt och hållet på högra hälften av vägen. Vänstra hälften av vägen får användas endast vid omkörning, under iakttagande av vad därom särskilt finnes stadgat, eller då högra hälften av vägen är blockerad av ett tillfälligt hinder.

2. Då det på halva vägbanan finnes rum för två eller flera fordon i bredd, skola fordon alltid befara högra hälften av vägen. Långsammare fordon skall härvid framföras på den längst till höger befintliga körfilen. De få använda övriga körfiler endast vid omkörning eller gruppering.

3. I kurvor, stigningar och även anorstädes där sikten är skyddad, bör fordon hållas möjligast nära körbanans högra kant samt, om fordonet är försett med ljudsignal- eller belysningsanordning, lämplig signal vid behov givas.

4. Avståndet mellan efter varandra körande fordon, bör till förhindrande av påkörning hållas så stort, som omständigheterna i varje fall påkalla.

Norge

§ 10

1. Kjoretøy skal føres så langt som mulig til høyre i kjørebanen, men slik at hensyn tas til gående og til syklist. Det skal føres til høyre for trafikkøy (refuge) eller liknende anlegg i kjørebanen.

Det som foran er bestemt om kjoretøyet's plass i kjørebanen, gjelder ikke for veger med envegskjøring eller hvor det ved trafikkskilt er bestemt noe annet.

For veger med flere kjørefelter i samme fartsretning gjelder bestemmelsen i § 11 punkt 2.

Kjoretøy med liten fart skal kjøres lengst mulig til høyre såfremt ikke annet følger av § 11 punkt 1 eller 2.

Avstanden til forankjørende skal være avpasset slik at det ikke oppstår fare for påkjøring hvis forankjørende saktner farten eller stanser.

§ 13 (del av)

6. Motorkjoretøyer som er lange eller som har tilhengere, skal holde så stor innbyrdes avstand at omkjøring ikke vanskeliggjøres.

Sverige**Danmark**

Stk. 3. Helleanlæg, færdselstegn og lignende skal passeres til højre, medmindre andet er tilkendegivet ved afmærkning.

Stk. 4. Det er en kørendes pligt ved igangsætning fra kanten af kørebanen og ved enhver ændring af færdselsretning herunder ved svingning over i anden vognbane, at forvisse sig om, at manøvren kan ske uden fare eller væsentligt ulempe for bagfra kommende færdsel.

Stk. 6. Uanset bestemmelserne i stk. 1—5 kan køretøj, der anvendes til vejarbejde, under iagttagelse af den fornødne forsigtighed føres således, som det er nødvendigt af hensyn til arbejdet.

Kommentar

Här framträder den väsentliga skillnaden mellan Sverige, å ena, samt övriga nordiska länder, å andra sidan. Skiljaktigheten i fråga om trafiksystemen (höger- och vänstertrafiken) hindrar emellertid icke att principerna i övrigt är ensartade. Fordon skall således, där så lämpligen kan ske, föras på högra, resp. vänstra delen av körbanan. Långsamtgående fordon skall alltid hålla så långt till höger resp. vänster som möjligt.

Samtliga länder har samma bestämmelser beträffande avstånd till framförvarande fordon. Dessutom har danska lagen och norska förslaget en speciell regel att stora motorfordon vid landsvägskörning skall hålla sådant inbördes avstånd att omkörningen icke äventyras. Föreskriften har dikterats av gjorda erfarenheter. Från finsk sida har man emellertid ansett en sådan bestämmelse vara av tvivel-

Finland

Norge

§ 10

2. I rundkjøringsanlegg gjelder de samme regler som for veg med envegskjøring. Kjoretøyet skal føres så langt til høyre som det etter forholdene er mulig og hensiktsmessig. Kjoretøy med liten fart skal holde helt ut til høyre side.

3. Kjører skal ikke unødig vike til side fra sin plass i kjørebanelen. Er det hensiktsmessig eller påkrevet å skifte plass, skal dette bare gjøres når det kan skje uten ulempe eller fare for den øvrige ferdsel og etterat tegn er gitt.

aktigt värde och ägnad att uppmuntra onödiga omkörningar. I Sverige har man icke ifrågasatt att införa motsvarande regel.

Dansk lag påbjuder särskild skyldighet för förare av uppställt fordon att innan han ger sig in i trafiken se till att han ej kommer till fara för trafiken.

Det norska förslaget upptar en rekommendation att man icke i onödan bör vika åt sidan från sin plats i körbanan, något som endast bör ske, när så är görligt utan olägenhet eller fara för övrig trafik samt sedan tecken givits. Motsvarande bestämmelse kan utläsas i den danska texten i § 33, stk. 4, och motsvaras i Sverige närmast utav bestämmelserna i § 50, 1 mom. andra stycket och 4 mom., att den som ämnar sätta i gång från kanten av väg, svänga i vägkorsning, vända på väg eller eljest ändra fordonets plats i sidled så att fara eller hinder kan uppstå, i god tid skall ange den nya körriktningen genom tecken.

Fordons plats i vägkorsning

Sverige

45 § (del av)

2 mom. I god tid före vägkorsning bör fordon, som skall svängas till vänster, föras till vägens vänstra sida och fordon, som skall svängas till höger, föras in mot vägens mittlinje eller, om vägen har enkelriktad fordonstrafik, till vägens högra sida.

3 mom. Vänstersväng i vägkorsning bör göras så nära vänstra vägkanten som lämpligen kan ske.

4 mom. Vid högersväng i vägkorsning bör följande iakttagas:

a) om båda vägarna hava dubbelriktad fordonstrafik, skall fordonet föras så, att det inkommer i vägkorsningen till vänster om vägens mittlinje och lämnar korsningen till vänster om den korsande vägens mittlinje.

b) Om fordonstrafiken är dubbelriktad på den väg, varifrån fordonet kommer, och enkelriktad på den korsande vägen, skall fordonet införas i vägkorsningen till vänster om förstnämnda vägs mittlinje.

c) Om fordonstrafiken är enkelriktad på den väg, varifrån fordonet kommer, och dubbelriktad på den korsande vägen, skall fordonet föras så, att det lämnar vägkorsningen till vänster om sistnämnda vägs mittlinje.

d) Om båda vägarna hava enkelriktad fordonstrafik, skall svängen göras så nära högra vägkanten som lämpligen kan ske.

Danmark

§ 34 (del av)

Stk. 1. Før forberedelsen og udførelsen af en svingning skal føreren påse, at manøvren kan foretages uden fare for bagfra kommende.

Stk. 2 (del av). I god tid før vejkryds skal køretøj, som skal svinge til højre, føres mod højre kant af kørebanen. Køretøj, som skal svinge til venstre, skal, når forholdene tillader det, føres ind mod vejens midtlinie eller, på kørebaner med ensrettet færdsel, over mod den venstre kant.

Stk. 3. Under svingning til højre i vejkryds skal køretøj holdes så nær til kørebanens højre kant som muligt. Under svingning til venstre skal køretøjet, når det forlader krydset, befinde sig i højre halvdel af den kørebane, det svinger ind i, herfra dog undtaget svingning ind i kørebane med ensrettet færdsel. Svingningen må afvente forbikørsel af modgående færdsel.

Finland

15 § (del av)

5. Fordon, som i vägkorsning skall vika av till höger, bör i god tid före korsningen överföras till högra kanten av körbanan och fordon, som skall vika av till vänster, bör hållas strax till höger om vägens mittlinje eller på vänstra kanten av enkelriktad trafikled. Den som skall köra rakt fram, skall använda den efter omständigheterna lämpligaste körfilen. Är körbana för gruppering indelad i flera körfiler, skall fordon, då det närmar sig vägkorsning, köra in på vederbörande eller med trafikmärken särskilt utmärkt körfil.

6. I korsning, skall fordon, som svänger till höger, köras så nära den korsande körbanans högra kant som möjligt. Vid sväng till vänster skall fordon köras så, att det lämnar korsningen omedelbart till höger om den korsande körbanans mittlinje eller på vänstra kanten av enkelriktad trafikled.

Norge

§ 11

1. Kjører som i vegkryss vil svinge til venstre, skal i god tid før krysset holde inn i kjørebanen. Hvis motgående ferd- sel ikke hindres, skal det holdes så langt til venstre at det blir plass for kjørende på vognens høyre side. Har vegen envegskjøring, skal kjøreren i god tid holde over til kjørebanens venstre side.

3. I vegkryss skal det:

— ved sving til høyre kjøres så nær høyre vegkant som mulig,

— ved sving til venstre kjøres slik at kjoretøyet når det kommer ut av krysset, er til høyre for midten av den veg det svinges inn i,

— ved sving inn i veg med envegskjøring kjøres på den etter forholdene mest hensiktsmessige måte.

Sverige

Väggorsning skall anses omfatta det område, som begränsas av de tänkta förlängningarna av de korsande vägar-
nas sidor.

5 mom. Där före väggorsning for-
donstrafik i samma färdriktning fram-
går i två eller flera jämsides löpande
körfiler, skall förare av fordon i god
tid intaga den körfil, som med hänsyn
till avsedd körriktning är lämplig.

6 mom. Utan hinder av bestämmelser-
na i 1—5 mom. må fordon, som använ-
des i väghållningsarbete, med iakttagan-
de av erforderliga försiktighetsmått fö-
ras på sätt som med hänsyn till arbetet
finnes nödigt.

Danmark

Stk. 2 (del av). Har vejen to eller
flere vognbaner i samme kørselsret-
ning, skal kørende i god tid før krydset
anbringe sig i den vognbane, som er
mest hensigtsmæssig under hensyn til
den påtænkte færdselretning. Cyklist
må før venstresving kun køre ind mod
midten af kørebanen, når der ikke er
cyklesti, og når det er foreneligt med
hensynet til den bagfra kommende
færdsel.

Stk. 5. Uanset bestemmelserne i stk.
1—4 må køretøj, der anvendes til vej-
arbejde, under iagttagelse af den for-
nødne forsigtighed, føres således, som
det er nødvendigt af hensyn til ar-
bejdet.

Kommentar

Enligt systemet föreliggande förordningar och författningsförslag är principerna för fordons plats i väggorsning och vid filkörning i stort sett enhetligt reglerade, bortsett från de avvikelser, som betingas av skillnaden i fråga om trafik samt att det i Norge generellt icke är tillåtet att å väg med flera än två körfiler använda den vänstra filen vid färd rakt fram.

Finland

Norge

2. Når vegen har to eller flere kjørefelter i samme fartsretning, skal kjører som vil svinge til høyre, holde seg i det høyre felt. Kjører som vil svinge til venstre, skal i god tid kjøre inn i det venstre felt. Kjører som vil rett fram skal holde seg i det høyre felt hvis ikke annet er påbudt eller tillatt ved trafikkskilt. Har vegen flere enn to kjørefelter i samme fartsretning, kan kjører som vil rett fram også bruke midtre kjørefelter.

7. I korsningar av smala vägar eller vid inkörning till gård eller körning ut från sådan, skall i mån av möjlighet iakttagas vad i 5 och 6 momentet stadgats och, om detta på grund av fordonets storlek icke är möjligt, skall särskild försiktighet vid körningen iakttagas sålunda, att övriga vägfaran-dens regelbundna fart icke hindras.

9. Utan hinder av bestämmelserna i 1, 5 och 6 momentet av denna paragraf får fordon eller motorredskap, som användes i väghållningsarbete, med iakttagande av nödig försiktighet, föras på sätt arbetet kräver.

Backning och vändning

Sverige

45 § (del av)

7 mom. Backning eller vändning må ej företagas, med mindre föraren förvissat sig om att det kan ske utan fara eller onödigt hinder för övrig trafik.

Danmark

§ 34 (del av)

Stk. 4. Vending og baglænskørsel må kun foretages, når det kan ske uden ulempe for anden færdsel. Vendinger skal ske forlæns til venstre, medmindre forholdene ikke tillader dette.

Kommentar

Gemensamt för alla länder gäller att backning och vändning ej får ske med mindre det kan göras utan att övrig trafik hindras. Enligt det norska förslaget är det förbjudet att vända på väg i tätbebyggt område. Denna föreskrift kommer emellertid med all sannolikhet att bortfalla vid förslagens fortsatta behandling.

Finland

15 § (del av)

8. Fordon må ej på väg vändas eller backas, med onödigt hinder för övrig trafik.

Norge

Ryggning og vending må bare finne sted når kjøreren har visshet for at ingen hindring er til stede og når det kan skje uten ulempe eller fare for andre. Under slik manövrering må det kjøres med en etter forholdene tilstrekkelig liten fart. I tettbygd strøk er vending på veg forbudt. Den som rygger eller vender har vikeplikt for andre vegfarende.

Ryggning skal foretas i den side av vegen hvor det voldes minst ulempe eller fare for den øvrige ferdsl.

Hastigheten

Sverige

46 §

1 mom. Fordons hastighet skall anpassas till vad trafiksäkerheten och behörig hänsyn till omständigheterna i övrigt kräver.

Särskilt åligger det förare av fordon att hålla en med hänsyn till förhållandena tillräckligt låg hastighet:

- a) vid oklar sikt
- b) vid vägkorsning
- c) i skarp kurva
- d) vid backkrön
- e) när sikten eljest är skydd
- f) vid risk för bländning
- g) vid halt väglag
- h) vid möte med fordon på smal väg eller bro
- i) då fordonet nalkas spårvagn eller buss, som stannat för passagerares av- eller påstigning
- j) då fordonet nalkas barn, som uppehåller sig på eller invid vägen
- k) då fordonet nalkas gående, som bär särskilt tecken för blindhet eller dövhet
- l) då fordonet nalkas kreatur.

Förare av fordon skall, då fordonet närmar sig obevakat, tydligt markerat övergångsställe för gående, nedbringa hastigheten så, att fordonet kan stannas framför övergångsstället för att lämna gående tillfälle att passera.

Danmark

§ 35

Stk. 1. Kørehastigheden skal til enhver tid være afpasset efter forholdene med særligt hensyn til andres sikkerhed og må aldrig blive større, end at føreren bevarer fuldt herredømme over køretøjet. Både vej- og vejrforholdene, køretøjets egen tilstand og belæsning og færdselsforholdene iøvrigt skal herved tages i betragtning; ved kørsel i lygte-tændningstiden skal hensyn tillige tages til belysningen, herunder lyset fra køretøjets egne lygter.

Stk. 2. Navnlig påhviler det føreren at holde en efter forholdene passende lav hastighed

- a) i tættere bebygget område,
- b) når sigtbarheden er nedsat på grund af lys- eller vejrforholdene,
- c) ved vejkryds,
- d) i vejsving,
- e) foran bakketop,
- f) hvor oversigten iøvrigt er begrænset,
- g) ved risiko for blænding,
- h) ved møde med andet køretøj på smal vej eller bro, hvor passage er vanskelig, eller ved kørsel med særlig omfangsrigt læs,
- i) i glat eller fedtet føre,
- j) foran fodgængerfelt,
- k) hvor spovogn eller bus holder eller er ved at holde ved et stoppested,
- l) hvor småbørn opholder sig ved vejen,
- m) hvor der foretages arbejde på vejen.

Finland

31 § bilförordningen (del av)

1. Bils hastighet skall anpassas efter förhållandena så, att föraren utan risk för någon i alla situationer, som kunna förutses, säkert behärskar fordonet.

2. Bil skall, såframt icke andra orsaker annat påkalla, kunna stannas på det i sin helhet synliga, från hinder och avtagsvägar fria avsnittet av vägen samt, då ljus skola användas i fordonet, på högst den av fordonets egna ljus belysta fria sträckan.

5. Hastigheten bör minskas i all synlighet:

a) i livlig trafik och i vägkorsning, då fordonet närmar sig skyddsväg, vid hållplats stående spårvagn eller buss, barn, åldringar, lytta, blindas eller döva, så ock vid passering av husdjur eller då hänsynen till andra vägfärande eljest påkallar särskild försiktighet;

b) vid skolor och sjukhus samt då det eljest är påkallat av hänsyn till dem, som bo eller uppehålla sig vid vägen;

c) i kurvor, på backkrön och i korsningar samt då byggnader, plank eller planteringar skymma sikten åt sidorna eller då sikten eljest är begränsad, ävensom då fara för bländning föreligger;

d) då smal, ojämn och mjuk väg, i branta backar och på broar samt på våt eller isbelagd väg eller då körbanan eljest på grund av sin konstruktion och sitt skick eller till följd av väghållningsarbeten eller föret eller eljest är farlig; samt

e) annorstädes, där hastigheten enligt trafikmärken skall nedbringas eller särskild försiktighet iakttas.

Norge

§ 20

1. Kjölfarten skal være avpasset etter sted, føre, vær- og trafikkforholdene slik at det ikke blir voldt fare eller ulempe for andre og slik at den øvrige ferdsel blir minst mulig hinret eller forstyrret.

Farten må ikke på noe punkt være større enn at det alltid kan stanses på tredjedelen av den frie vegstrekning foran kjøretøyet.

2. Kjører plikter i særlig grad å holde en etter forholdene tilstrekkelig liten fart og om nødvendig stanse:

a) når siktbarheten er nedsatt på grunn av lys- eller værforholdene,

b) foran og i vegkryss,

c) i uoversiktlig kurve,

d) foran bakketopp,

e) når oversikten for øvrig er begrenset,

f) når det er fare for blending,

g) over smale bruer eller bruer med ujevn kjørebane,

h) når kjørebane er glatt,

i) i trang innsnevring av kjørebane, j) ved passering av sporvogn eller buss som har stanset eller holder på å stanse ved stoppested,

k) ved passering av barn som oppholder seg på eller ved vegen,

l) ved passering av hus som ligger tett inn til kjørebane.

m) ved passering av gående som er utstyrt med særskilt tegn for blinde (hvit stokk),

n) ved passering av løs hest eller annet husdyr.

Vid smutsigt väglag skall förare av fordon, såvitt möjligt, anpassa hastigheten så, att annan vägtrafikant ej utsättes för smutsstänk.

2 mom. Ifråga om högsta tillåtna hastighet för vissa motordrivna fordon m. m. gäller vad därom stadgas i 56 §.

56 §

1 mom. Sådan buss eller lastbil, vars totalvikt överstiger 2,5 ton, får icke föras med högre hastighet än 60 km/tim.

Har till bil kopplats fordon, får fordonen icke föras med högre hastighet, än nedan för varje fall sägs, nämligen då fråga är om

a) en påhängsvagn samt bilens och påhängsvagnens samtliga hjul äro försedda med effektiva från fotbroms eller motsvarande anordning på bilen manövrerbara bromsar, 60 km/tim.

b) en släpvagn i annat fall, än som under a) sägs, samt släpvagnen är försedd med effektiva från fotbroms eller motsvarande anordning på bilen manövrerbara bromsar, 50 km/tim.

c) en släpvagn i annat fall, än som under a) och b) sägs, samt släpvagnen har en bruttovikt icke överstigande bilens bruttovikt, 40 km/tim.

d) två släpvagnar samt släpvagnarna äro försedda med effektiva från fotbroms eller motsvarande anordning på bilen manövrerbara bromsar, 40 km/tim.

e) en släpsläde samt släpsläden har en bruttovikt icke överstigande bilens bruttovikt, 30 km/tim.

Stk. 3. I dårligt føre skal hastigheden afpasses således, at andre såvidt muligt ikke udsættes for tilstænking.

Stk. 4. Vedrørende største tilladte hastighed for visse motordrevne køretøjer gælder bestemmelserne i § 44.

§ 44

Stk. 1. Uanset bestemmelserne i § 35 må kørehastigheden aldrig overstige for

a) motorvogn, hvis tilladte totalvægt overstiger 3 500 kg, og motorvogn med påhængs- eller sættevogn eller indregistreret påhængsredskab . . . 60 km/tim.

b) motorvogn med andet påhængsredskab med luftgummiringe eller halvmassive gummiringe,

traktor og motorredskab med luftgummiringe eller halvmassive gummiringe og

motorvogn, der slæber anden motorvogn . . . 30 km/tim.

c) motordrevet køretøj eller vogntog, på hvilket noget hjulpar har massiv hjulbeklædning og blokvognskørsel . . . 15 km/tim.

Finland

4. Hastigheten skall efter behov nedbringas, så att de, som färdas på vägen eller uppehålla sig i dess närhet, icke bliva utsatta för stänk av smuts eller grus.

3. Hastigheten för paketbil, buss, och kombinerad bil må icke överstiga 70 km/t samt för last- och specialbil med därtill kopplad, med bromsar försedd påhängsvagn eller utan sådan 60 km/t och med påhängsvagn av annat slag 50 km/t.

37 § bilförordningen (del av)

1. f. — — — lastbil med därtill kopplad egentlig släpvagn 40 km/t.

Norge

3. Når kjører vil svinge i vegkryss, skal farten settes så meget ned at kjoretøyet i tide kan stanse, slik at gående som er i kjörbanen får höve til å passere.

Det samme gjelder når kjører nærmer seg oppmerket felt for gående.

4. Når vegen er sølet eller når det står vann på den, skal kjører avpasse farten slik at andre ikke blir tillskvettet.

5. Bestemmelsene i denne paragraf gjelder også for fører av sporvogn i den utstrekning de kan brukes.

6. For motorkjoretøy og sporvogn gjelder dessuten de bestemmelser om største tillatte fart som er fastsatt i § 21.

§ 21

Utenfor tettbygd strök må det ikke kjøres fortere enn 70 km i timen.

För följande kjoretöyer er største tillatte fart utenfor tettbygd strök:

- a) busser og motorvogner med registrert totalvekt over 3 500 kg 60 km i timen
- b) motorvogn med tilhenger når det er bremsar på alle hjul 60 km i timen
- c) motorvogn med tilhenger når det ikke er bremsar på alle hjul 45 km i timen

3. For traktor med eller uten tilhenger er største tillatte fart både i og utenfor tettbygd strök 30 km i timen.

Sverige

f) ett eller flera fordon i andra fall, än som under a—e sägs, 20 km/tim.

Har till bil kopplats endast en släpvagn, vars totalvikt icke överstiger en tredjedel av bilens tjänstevikt, må fordonen utan hinder av vad ovan stadgats föras med samma hastighet, som är medgiven för bilen utan släpvagn.

2 mom. Inom tätbebyggt område får fordons hastighet icke överstiga 50 km/tim.

3 mom. Har motordrivet fordon eller därtill kopplat fordon band, må fordonet eller fordonen icke föras med högre hastighet än 20 km/tim.

Om traktor eller motorredskap eller fordon, som är kopplat till motordrivet fordon, har hjulringar av järn eller annat hårt material, vare högsta tillåtna hastigheten 10 km/tim.

4 mom. Bestämmelserna i denna paragraf skola icke gälla utryckningsfordon, då det användes vid utryckning, och ej heller annat fordon, då det användes vid elf fara för brandväsendets räkning eller av polis- eller tullpersonal, läkare, barnmorska eller veterinär i brådskan-de yrkesutövning.

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

Danmark

§ 44

Stk. 2. Bestemmelserne i stk. 1 gælder ikke for udrykningskøretøj, når hurtigere kørsel er påtrængende nødvendig. Kørslen skal dog også i så fald ske med tilbørlig agtpågivenhed og hensynsfuldhed.

Stk. 3. I øvrigt kan der ved indregistrering eller godkendelse af motordrevne køretøjer fastsættes en særlig lavere hastighedsgrænse, såfremt køretøjets konstruktion nødvendig gør det. Sådan hastighedsgrænse kan også fastsættes for særlige arter af hjulbeklædninger samt for køretøjer på bælder, valser og meder. Justitsministeren bemyndiges til efter forhandling med ministeren for offentlige arbejder at dispensere fra de i stk. 1 nævnte hastighedsgrænser for bestemte vejstrækninger eller for særlige arter af køretøjer, hvor forholdene taler derfor.

Finland

Norge

1. I tettbygd strök må det ikke kjøres fortere enn 40 km i timen og alltid slik at det kan stanses på en bremselengde av høyst 12 meter. Sporvogns fart må ikke overstige 35 km i timen.

§ 21 forts.

4. For utrykkingskøretøyer gjelder ikke bestemmelsene i denne paragraf.

Kommentar

Genomgående har i författningarna ungefär samma disposition av hastighetsreglerna använts. I ett särskilt avsnitt talas först om att hastigheten alltid skall anpassas efter omständigheterna, varefter en exemplifiering sker av olika omständigheter, som kräver särskilt låg hastighet. Slutligen behandlas högsta tillåtna hastighet för olika slag av fordon m. m.

I Norge får hastigheten inte vara högre än att fordonet kan stannas på en tredjedel av den framförvarande sträcka, som föraren tydligt kan överblicka. Denna bestämmelse har särskilt från domare- och polishåll ansetts vara värdefull ur bevissynpunkt. En liknande bestämmelse återfinnes i den finska bilförordningen, som kompletteras med regeln att motorfordon i mörker skall kunna stannas inom den av lyktorna belysta vägsträckan. Samma regel föreslogs i Sverige av 1953 års trafiksäkerhetsutredning men har icke ansetts böra medtagas i de ändringar av vägtrafikförordningen, som antagits år 1955.

I fråga om exemplifieringen må nämnas att endast den danska författningen saknar föreskrift om hastighetsminskning, då motorfordon närmar sig kreatur. Vidare talar den danska författningen om småbarn, som uppehåller sig vid vägen, medan det i Finland, Norge och Sverige talas om barn.

Samtliga länder återger bestämmelsen att hastigheten vid smutsigt väglag skall avpassas så att andra ej utsättes för smutsstänk.

Vad så angår bestämmelserna om högsta tillåtna hastighet för vissa slag av fordon, så är hastigheten i Sverige utanför tätbebyggt område fri utom för bussar och lastbilar, vars totalvikt överstiger 2 500 kg, för vilka högsta tillåtna hastighet är 60 km/tim. Inom tätbebyggt område är hastigheten begränsad till 50 km/tim.,

Danmark har hastighetsbegränsning endast för bilar, vars totalvikt överstiger 3 500 kg (60 km/tim.).

I Finland är hastigheten fri för personbilar och motorcyklar; eljest är hastigheten begränsad till 70 km/tim. För lastbilar med egentlig släpvagn är farten begränsad till 40 km/tim.

De finska hastighetsbestämmelserna innebär att hastigheten är fri för personbilar och motorcyklar såvida hastigheten icke med vägmärke begränsats inom visst område eller viss vägsträcka.

I Norge är hastigheten utom tättbebyggt område begränsad till 70 km/tim. och i tättbebyggt område till 40 km/tim. Anmärkningsvärt är tillägget att man i i tättbebyggt område ej får köra fortare än att man kan stanna på en bromssträcka av högst 12 m.

De norska hastighetsbestämmelserna är utformade så att man har möjlighet att höja hastighetsgränsen på vissa vägar med stöd av Motorvognloven § 20.

Den totalvikt, som angivits som gräns för tyngre fordon, är som nämnts 3 500 kg i Danmark och Norge. Dessa siffror har hämtats från Genèvekonventionen, annex IX. Den svenska viktgränsen 2 500 kg har valts av lämplighetsskäl.

Endast Norge har allttjämt generell hastighetsbegränsning. I juni i år höjde Stortinget gränsen från 60 till 70 km/tim. utanför tättbebyggt område (för bussar och tyngre fordon 60 km/tim.). I Sverige avvisade riksdagen ungefär samtidigt ett förslag om generell hastighetsbegränsning med 80 km/tim. utom tättbebyggt område.

Ett av skälen till att man i Danmark övergivit den generella hastighetsbegränsningen uppges ha varit att man icke förväntat att slopandet av hastighetsbegränsningen i och för sig skulle medföra någon ökning av antalet trafikolyckor. Någon generell hastighetsbegränsning i tättbebyggt område har i Danmark inte ansetts erforderlig, då man har bestämmelsen i 35 §, stk. 2, att en efter förhållandena tillräckligt låg fart skall hållas i tättbebyggt område.

Möte och omkörning

Sverige

47 §

1 mom. Förare av fordon skall vid möte med eller omkörning av gående lämna denne tid att vika åt sidan samt låta honom förfoga över tillräckligt utrymme på vägen.

Möte med annan vägtrafikanter än gående skall ske till vänster. Omkörning av annan vägtrafikanter än gående skall ske till höger.

Möte med eller omkörning av spår-vagn skall, om spårens läge medgiver det, äga rum till vänster.

2 mom. Omkörning av annat fordon må ej ske, där sikten är skyddad, och under inga förhållanden strax före eller i vägkorsning eller skarp kurva eller strax före eller å backkrön eller obevakat, tydligt markerat övergångsställe för gående.

Danmark

§ 36

Stk. 1. Når kørende møder hinanden, skal begge i god tid holde tilstrækkeligt til højre og om fornødent nedsætte farten. Er vejen delvis spærret, skal det køretøj, i hvis kørebanelvdel spærringen er, om fornødent holde tilbage.

Stk. 2. Overhaling skal ske til venstre. Dog skal overhaling af sporvogn ske til højre, såfremt sporenes beliggenhed tillader det.

Overhaling må kun foretages, når det kan ske uden ulempe for såvel forfra som bagfra kommende færdsel, og når der er fri oversigt over kørebanen. Overhaling må således bl. a. ikke ske foran eller i uoverskuelig eller brat vejkurve og foran eller på uoverskuelig

Finland

17 §

1. Förare av fordon skall vid möte med eller omkörning av annan vägfarande lämna denne tillräckligt utrymme.

2. Då mötande fordon nalkas på väg, skall fordon enligt behov lämna rum genom att vika till höger och minska hastigheten. Dock skall åt spårvagn, då dess skenor löpa längs vägens högra sida, lämnas rum genom att vika till vänster. Likaså får fordon i korsning, där märke, som föreskriver rundkörning icke finnes, vid sväng till vänster, med iakttagande av nödig försiktighet och beaktande vad om körning i korsning i övrigt föreskrivits, giva rum åt fordon, som samtidigt kommer från motsatt riktning och i sin färdriktning också svänger till vänster, genom att vika till vänster.

3. Är väg så smal, att någondera fordonet måste stanna, vika från vägen eller backa, skall detta göras av den, som beroende på omständigheterna, lämpligare eller tryggare kan göra det.

4. I samma riktning framför körande fordon skall köras om till vänster. Dock skall spårvagn omköras till höger, då skenorna löpa mitt på vägen eller längs dess vänstra kant.

5. Omkörning är tillåten endast då sikten på en tillräckligt lång sträcka är fri och då det kan ske utan att medföra hinder eller fara för mötande eller i samma riktning löpande trafiken.

6. Omkörning är förbjuden där vägen är smal, i korsningar, kurvor, på back-

Norge

§ 13

1. Kjørere som møtes skal i god tid vike tilstrekkelig til høyre, kjøre forsiktig og vise aktsomhet overfor andre vegfarende og om nødvendig stanse til veggen er fri. Hvis en del av veggen er sperret, har den kjører plikt til å stanse som har sperringen på sin side.

Kjører skal ved møting eller passering av gående gi vedkommende tid til å vike til side og tilstrekkelig plass på veggen.

2. Omkjøring skal foregå til venstre. Dog skal omkjøring av sporvogn skje til høyre når skinnene ligger slik at det er plass til det. På veg med envegskjøring kan sporvogn også omkjøres til venstre.

Omkjøring må ikke foretas foran og i vegkryss, jernbaneplassovergang eller uoversiktlig kurve, foran bakketopp eller under andre forhold hvor omkjøring kan medføre fare eller skade. Herfra er unntatt det tilfelle som er nevnt i nr 4 i denne paragraf.

3 mom. Fordonsförare, som vill köra om annat fordon, skall före omkörningen övertyga sig om att den framförvande är beredd på omkörning. För sådant ändamål skall den omkörande giva sig tillkänna genom ljud- eller ljussignal eller på annat lämpligt sätt. Inom tätbebyggt område eller vid tät trafik må dock, om så kan ske utan fara, omkörning äga rum utan hinder av att signal ej avgivits.

Föraren på det framförvande fordonet skall, då han uppmärksammat tillämnad omkörning, hålla till vänster och sakta farten samt bör, om signal avgivits, på lämpligt sätt besvara denna.

Den omkörande får icke hålla till vänster, förrän han förvissat sig om att detta kan ske utan fara för den omkörde.

4 mom. Utan hinder av bestämmelserna i 1 och 2 mom. må förare av fordon, vilket föres i körfil enligt 45 § 5 mom., före eller i vägkorsning passera fordon i annan körfil. Likaså äger for-

bakke, ej heller foran eller på fodgængerfelt. Overhaling foran eller i vejkryds må kun ske, når omstændighederne tillader det, og under iagttagelse af særlig forsigtighed.

Stk. 3. Kørende, der vil overhale en foran kørende, skal, hvis dette efter forholdene er nødvendigt, ved lyd- eller lyssignal sikre sig, at denne er opmærksom på, at han vil overhale. Den forankørende skal, når han bliver opmærksom på den bagfra kommende, holde til højre og om fornødent nedsætte hastigheden eller standse, således at overhaling kan ske uden fare. Den overhalende må efter overhalingen ikke holde til højre, før han er nået så langt frem foran det andet køretøj, at dette ikke udsættes for fare eller væsentlig ulempe.

Stk. 4. På steder, hvor tæt og langsomtkørende færdsel fremføres i to eller flere rækker, kan overhaling uanset bestemmelsen i stk. 2 efter omstændighederne ske til højre. Cyklist kan

Finland

krön samt då man närmar sig dylika ställen, så ock i korsningar med järnväg i samma plan, på smala och svaga broar och i branta nedförsbackar samt även annorstädes där fara kan hota på grund av terrängens art eller omständigheterna i övrigt, så ock, där det genom trafikmärke eller tecken på vägbanan förbjudits. Omkörning är dock tillåten, där den kan ske utan fara eller hinder, vid gruppering inför en annalkande korsning samt i korsning, med iakttagande av vad om dessa finnes särskilt stadgat, såvitt det kan ske utan att byta körfil och utan att överskrida vägbanans mittlinje. Vid skyddsväg eller korsning stående fordon får dock icke omköras utan att man stannar och förvisar sig om, att omkörningen icke medför fara för övriga vägfarande.

7. Önskar förare av fordon köra om framför körande, skall han, såvitt omständigheterna det förutsätta, giva ljud- eller ljussignal, varvid den framför körande med lämplig signal skall giva till känna, att han uppfattat signalen samt i mån av behov vika till höger, minska hastigheten eller stanna så att omkörningen kan försiggå utan fara. Den framför körande får icke öka hastigheten efter det han uppfattat omkörnings-signalen.

8. Vid omkörning skall föraren av det omkörande fordonet iakttaga särskild försiktighet och han får icke vända in på körbanans högra sida, innan detta kan ske utan att utsätta det omkörda fordonets framförande för fara.

9. Då fordon på väg, som består av minst fyra körfiler, på grund av trafik-tätheten röra sig i fortsatt fil, får omkörning oavsett stadgandet i 4 momentet ske även till höger. Likaså får for-

Norge

3. Den som vil omkjøre, skal forvise seg om at han ikke kommer i vegen for andre og at den vegstrekning er fri som er nødvendig for en forsvarlig omkjöring.

Den forankjørende skal vike til høyre så snart forholdene gjør det mulig og om nødvendig saktne farten eller stanse.

Den omkjørende skal etter omkjöringen svinge til høyre så snart det er mulig, men ikke før det kan skje uten fare eller ulempe. Den som kjører med liten fart, skal være merksam på bakenfor kjørende som vil forbi og om nødvendig stanse på hensiktsmessig sted så omkjöring kan foregå.

4. Uten hensyn til bestemmelsene i punkt 2 foran kan det kjøres til høyre forbi en forankjørende når denne svinger til venstre eller tydelig forbereder slik sving.

Sverige

donsförare att, med iakttagande av nödig försiktighet, till vänster omköra fordon, som svänger till höger, eller vars förare tydligt förbereder sådan sväng.

5 mom. Vid möte eller omkörning mellan fordon, som användes i väghållningsarbete, och annat fordon må, med iakttagande av nödig försiktighet, förfaras på sätt som med hänsyn till fordonens plats på vägen finnes lämpligt.

Danmark

overhale køretøj af anden art til højre. Overhaling af et køretøj, der er i færd med at svinge til venstre, må kun ske til højre.

Stk. 5. Ved møde eller overhaling mellem køretøjer, som anvendes til vejarbejde, og andre køretøjer kan under iagttagelse af den fornødne forsigtighed forholdes på den efter forholdene mest hensigtsmæssige måde.

Kommentar

Principerna för möte är i stort sett desamma i samtliga länder. Danmark och Norge har uttrycklig föreskrift att om hinder finns i vägbanan så skall vid möte den stanna, som har hindret på sin sida av vägen. Samma regel torde få anses ligga i föreskriften i 17 §, punkt 3, i det finska förslaget. Principen lär i Sverige kunna betraktas som självklar, ehuru den icke direkt kommer till uttryck i författningen.

Beträffande omkörning följer man till att börja med i samtliga länder huvudregeln att omkörning ej får ske där sikten är skymd, något som dock icke direkt utsagts i det norska förslaget.

I Sverige och Danmark är omkörning förbjuden strax före och i övergångsställe för gående. Uteslutet är icke att en liknande regel kan tillkomma i Norge. Det finska förslaget upptar en modifierad bestämmelse att fordon, som står vid övergångsställe icke får omköras utan att det omkörande fordonet först stannas och föraren förvissas sig om att omkörningen ej medför fara för övriga vägfarande.

Samtliga länder har gjort undantag från omkörningsförbudet i vägkorsning, då filkörning förekommer.

I fråga om signalerna vid omkörning återfinns väsentliga skiljaktigheter. I Sverige har omkörningssignal gjorts obligatorisk från och med den 1 juli 1955. I Danmark och Finland skall omkörningssignal ges om omständigheterna så föranleder. Man har i Danmark ej ansett en obligatorisk omkörningssignal önskvärd dels med hänsyn till principen om tyst trafik, dels för att bestämmelserna om nödvändiga signaler anses bli bättre respekterade, om man undviker att föreskriva signaler, som icke är absolut nödvändiga. På denna punkt har från finsk sida uttalats att obligatorisk signal över allt på landsbygden lätt skulle kunna leda till att den omkörande i för stor utsträckning litar på signalen och försummar annan påkallad försiktighet. Till detta resonemang har man anslutit sig i Danmark. I Norge nämner

Finland

don, som svänger eller stannat för att svänga till vänster, med iakttagande av nödig försiktighet, omköras till höger.

10. Utan hinder av bestämmelserna i 2 och 4 momentet må fordon eller motorredskap, som användes i väghållningsarbete vid möte eller omkörning passeras på den sida, som med hänsyn till dess läge på körbanan är minst riskfyllt, förutsatt att nödig försiktighet iakttages.

Norge

5. Hvor vegen for samme fartsretning har to eller flere kjørefelter, kan kjøretøy i et felt passere kjøretøy i annet felt. Når slik passering skjer like før eller i vegkryss, må det utvises særskilt varsel.

6. Motorkjøretøyer som er lange eller som har tilhengere, skal holde så stor innbyrdes avstand at omkjøring ikke vanskeliggjøres.

man icke alls signaler i omkörningsreglerna. Man håller nämligen mycket noga på principen att fordonsförare icke får skifta plats i vägbanan utan att ge tecken och man anser därför att omkörningssignal i regel ej erfordras. Är vägbanan bred kör man förbi utan signal. Är den smal ger man signal oaktat någon föreskrift härom icke finns. Skyldigheten att vid behov signalera anses vara täckt genom bestämmelsen i § 16. Man är för övrigt i princip emot att fordonsförare skall meddela sig med varandra medelst ljudsignaler.

I samtliga länder utom Sverige är den omkörde skyldig att vid behov stanna. Den finska texten föreskriver uttryckligen att den, som omköras, ej får öka farten. I Finland utgår man nämligen från att den framförkörande i första hand har rätt att fortsätta med oförändrad hastighet och att han endast, försåvitt omkörning icke tryggt kan verkställas, skall sakta farten och eventuellt även stanna. På grund härav har man också ansett det erforderligt med ett direkt förbud i detta sammanhang mot att öka farten till förhinderande av en omkörning. När omkörningssignal givits skall den besvaras.

Någon skyldighet att avge svarssignal föreligger icke i Danmark. Anledningen är den att en obligatorisk svarssignal skulle kunna tolkas så att den framförvarande genom signalen påtar sig visst ansvar för att vägbanan är fri. Även om en föreskrift om obligatorisk svarssignal ej skulle ges sådan innebörd att den gör den omkörde medansvarig för omkörningen så kan dock befaras, att den omkörande i praktiken inriktar sig på att han tack vare svarssignalen fritt kan köra förbi utan att iakttaga den försiktighet, som i övrigt är påkallad från hans sida vid omkörningen.

Liknande synpunkter framkom i Sverige vid behandlingen av förslaget om obligatorisk svarssignal och torde i viss mån ha bidragit till att man beslöt nöja sig med enbart en rekommendation.

Korsande möte

Sverige

48 §

1 mom. Vid korsning mellan väg, som enligt 61 § förklarats för huvudled, och annan väg, så ock eljest vid färd in på huvudled åligger det fordonsförare, vilken vill passera huvudleden eller svänga in på denna, att dessförinnan stanna fordonet samt att lämna företräde åt fordon på huvudleden.

2 mom. Då i annat fall än i 1 mom. sågs ett fordons kurs skär ett annat fordons kurs, skall föraren av det fordon, som har det andra fordonet på sin vänstra sida, lämna företräde åt det

Danmark

§ 37

Stk. 1. Ved kørsel ind på eller over en vej, der er udlagt som hovedvej (hovedgade), jfr. § 57, stk. 2, har den fra anden vej kommende ubetinget vigepligt for færdselen fra begge sider. Under fremkørslen mod hovedvejen skal den på sidevejen kørende på utvetydig måde vise den eller de på hovedvejen kørende, at han vil lade dem passere først. Han skal derfor i god tid nedsætte hastigheden og om fornødent stanse helt før kørslen ind på eller over hovedvejen. Der skal altid standses helt, hvor udsigten over hovedvejen ikke er fri.

Stk. 2. Hvor særlig færdselstavle for STOP er anbragt, har den kørende, efter at have standset køretøjet, ved fremkørsel ubetinget vigepligt for færdselen fra begge sider på den krydsende vej, uanset om denne iøvrigt er udlagt som hovedvej.

Stk. 3. Ubetinget vigepligt for færdselen fra begge sider har ligeledes den der kører ud fra markvej, ejendom eller grundstykke, parkeringsplads eller holdeplads, eller som iøvrigt foretager udkørsel over fortov eller cykelsti. Det samme gælder cyklist, som kører fra en cykelsti, der ikke er anlagt i forbindelse med en vej, ind på eller over en vej, som cykelstien skærer eller udmunder i, samt cyklist, der svinger fra en cykelsti ud på kørebanen.

Stk. 4. Når kørende i andre tilfælde færdes ad kørebaner, der skærer hinanden, har føreren af det køretøj, som har det andet køretøj på sin højre side, vigepligt. Herved fritages dog ikke no-

Finland

18 §

1. I vägkorsningar skall förare, som ämnar passera eller vända in på väg, som med trafikmärke betecknats som huvudled, giva företräde åt den som färdas på huvudleden.

2. Förare, som kommer till allmän väg från privat väg eller gård eller plats som kan jämföras med dessa, så ock den, som från allmän väg ämnar svänga in på sådan plats, skall giva företräde åt den som färdas på den allmänna vägen.

3. Då samtidigt ankommande fordon skär i korsning skära varandra i annat fall än i 1 och 2 momentet säges, skall den förare giva företräde, som har den andra på sin högra sida.

Norge

§ 14

4. I kryss mellom forkjørsveg og annen veg har kjører som vil kjøre inn i eller over forkjørsvegen, vikeplikt for trafikken i begge retninger på denne.

Han skal i god tid sette farten ned, om nødvendig stanse, og derved tydelig gi tilkjenne at han vil la kjører på forkjørsvegen passere først.

Forkjørsveg er veg som ved skilter er merket som sådan. Har skiltet foran forkjørsvegen ordet *Stopp*, skal kjører alltid stoppe og ikke kjøre inn på forkjørsvegen før det kan skje uten fare eller ulempe.

2. Vikeplikt for andre kjørende har den som kjører ut fra parkeringsplass eller holdeplass, fra vegkant eller fortaukant eller ut fra eiendom. Det samme gjelder den som vil kjøre over i den annen side av kjørebanelen.

1. Når kjørere samtidig kommer til et vegkryss, skal den som har eller ved sving får en annen på sin høyre side vike og la denne passere først. Herved fritas ikke noen kjører fra plikten til å

Sverige

sistnämnda fordonet. Härmed fritages dock icke någon förare från skyldighet att iakttaga försiktighet vid passerande av eller färd in på korsande eller anslutande väg. Detta gäller särskilt den, som från väg med ringa trafik kommer in på väg med livlig trafik.

Danmark

gen fører for pligten til at iagttage særlig agtpågivenhed ved kørsel fra en vej ind på eller over en anden. Særlig ved kørsel fra en vej med ringe færdsel ind på eller over en åbenbart mere betydende vej skal den, som kommer fra den mindre vej, i god tid nedsætte hastigheden og i rimelig udstrækning lade færdselen på den større vej passere først.

3 mom. Har spårvagn stannat vid hållplats, där refuge för passagerare ej finnes, skall fordonsförare, som ämnar passera till vänster om spårvagnen i dennas färdriktning räknat, stanna sitt fordon före hållplatsen för att lämna företräde åt gående, som färdas till eller från spårvagnen.

Stk. 5. Befinder der sig gående i et fodgængerfelt, skal kørende holde tilbage og om fornødent standse for at lade de gående passere. Det samme gælder for kørende i en sporvogns færdselsretning, når sporvognen standser ved et stoppested, hvor der ikke findes helleanlæg for passagerer, og der er passagerer på vej over kørebanen til eller fra sporvognen.

Finland

6. Bestämmelserna i denna paragraf fritaga icke förare av fordon, som har företräde, från att iakttaga av omständigheterna i enlighet med 7 och 16 §§ påbudet försiktighet, i synnerhet då dylikt fordon i fall som avses i 3 momentet kommer från väg med ringa trafik till väg med livlig trafik eller från plan väg till korsande brant backe.

7. Där polisman dirigerar trafiken, skola hans tecken efterföljas.

8. För att i korsning giva annat fordon detta tillkommande företräde eller för att efterkomma polismans tecken eller trafikljus, skall förare i tid minska hastigheten och, då sikten är skynd eller sådant genom trafikmärken eller ljussignaler föreskrives eller omständigheterna i övrigt förutsätta det, helt och hållet stanna före korsningen eller skyddsvägen, där sådan finnes.

9. Då fordon närmar sig skyddsväg, skall förare genom att i tillräcklig grad minska hastigheten och vid behov genom att stanna giva företräde åt fotgängare som använder skyddsväg och vid passerandet av körbanan befinner sig på samma väghalva. Likaså skall förare av fordon, som stannats framför korsning innan han fortsätter färden, giva fri väg åt fotgängare som passerar körbanan.

10. Då spårvagn stannar vid hållplats, som saknar refuge, skall förare av fordon, som till höger kör om spårvagnen helt och hållet stanna och lämna fri väg åt passagerare, som stiga på eller av vagnen.

Norge

vise försiktighet ved kjøring foran og i vegkryss. Det er forbudt å øke farten foran vegkryss i den hensikt å komme først fram til krysset.

Ved kjøring fra veg med liten trafikk inn på eller over en åpenbart mer betydelig veg skal den som kommer fra den mindre veg vise hensyn og i rimelig utstrekning la trafikken på den større veg passere først.

Disse bestemmelser gjelder også andre steder hvor kjøretøyer krysser hverandres kurs.

3. Hvis kjører på grunn av vikeplikt må stanse ved vegkryss, skal dette om mulig skje før kjøretøyet er kommet så langt fram at ferdsele på den kryssende veg blir hindret. Så vidt mulig må forbindelsen mellom fortau ikke sperres.

Sverige

4 mom. Vad i denna paragraf stadgas skall icke gälla då annat följer av bestämmelserna i 41 §.

Danmark

Stk. 6. Foranstående bestemmelser gælder ikke i det omfang, andet følger af bestemmelsen i § 26. Herved fritages dog ikke de i § 26, stk. 1, andet punktum, omhandlede kolonner m. v. fra at iagttage foranstående bestemmelser, når første led i kolonnen bevæger sig ind på eller over en anden vej. Forsåvidt angår sporvogne, henvises til § 55, stk. 5.

Kommentar

Huvudledsregeln, nämligen att trafiken å huvudled har obetingad företrädesrätt, återfinns i samtliga nordiska länder. Endast i Sverige är den emellertid kombinerad med obligatorisk stopplikt för den som vill passera huvudleden eller svänga in på denna. Denna bestämmelse har motiverats bland annat med att föraren genom att stanna får tillfälle att bedöma de risker, han löper vid färd in på huvudleden. Vidare har åberopats, att huvudledstrafikens obetingade företrädesrätt med nödvändighet måste kompletteras med en bestämmelse, som garanterar för huvudledstrafikanten att ett fordon från sidoväg icke kommer in på huvudleden utan att dess förare iakttar den största tänkbara försiktighet. Detta mått av försiktighet anses bäst tillgodosett genom att föraren stannar sitt fordon. I Danmark föreligger skyldighet att stanna före utfart på huvudled endast då sikten är skymd. I Norge och Finland skall man stanna innan man kör in på huvudled, om omständigheterna så föranleder.

Då man i Danmark övervägt införande av obligatorisk stopplikt, har man funnit, att en sådan skyldighet skulle kunna nedsätta respekten för bestämmelsen i sådana fall då det befinnes uppenbart att intet hinder för infart på huvudleden föreligger. Expertisen i såväl Norge som Finland torde vara mest benägen att förorda stoppskyldighet allenast å sådana platser, där stopplikten verkligen är befogad, varvid detta anges med stoppmärke.

Dessutom föreligger givetvis i samtliga länder obligatorisk stopplikt i sådana fall, då stoppmärke uppsatts.

Vid korsande möte i andra fall än där den ena vägen är huvudled, gäller regela

Finland

5. Bestämmelserna i 1, 2 och 3 momentet av denna paragraf skola icke tillämpas, om de stå i strid med bestämmelserna i 9 §. Utryckningsfordon i brådskande uppdrag, som minskar hastigheten i den mån trafiksäkerheten det fordrar, är likaså berättigat att passera korsning mot rött ljus. Begravningsfölje och ordnad procession, som använder körbanan och påbörjat överskridandet av korsning vid grönt ljus äro likaså berättigade att, oberoende av att ljuset ändrats, fortsätta sin färd.

Norge

5. Bestemmelsene i denne paragraf gjelder ikke når det i henhold til bestemmelsene i § 4 skal gis fri veg for utrykkingskjøretøy, sporvogn m. v.

om förkörsrätt för den som kommer från höger resp. i Sverige vänster. De danska, finska och norska författningstexterna uppvisar emellertid modifikationer i angivna regel, som är betydligt mera omfattande än det svenska tillägget till regeln att särskild försiktighet skall iakttagas av den, som från väg med ringa trafik kommer in på väg med livlig trafik. I Danmark och Norge föreskrives sålunda, att den som färdas från väg med liten trafik in på en uppenbart mera betydande väg i god tid skall nedsätta hastigheten och i rimlig utsträckning låta trafiken på den större vägen passera först. Det finska förslaget överensstämmer i stort sett med den svenska texten på denna punkt.

Den danska författningen och de norska och finska förslagen ha särskilda bestämmelser om väjningsplikt för den, som kör ut från gårdsplan, parkeringsplats, hållplats m. m. Denna väjningsplikt upphäver principen om förkörsrätt för den från höger kommande.

Norge saknar uttryckliga föreskrifter om skyldighet för fordonsförare att stanna för att lämna företräde åt gångtrafikanter till eller från stillastående spårvagn. I § 20 mom. 2 i det norska förslaget finns emellertid en bestämmelse om skyldighet för fordonsförare att sakta farten vid passerande av spårvagn eller buss. Enligt norsk uppfattning hämmas stadstrafiken i för stor utsträckning med en obligatorisk stopplikt vid spårvagnshållplats. Frånvaron av denna bestämmelse säges icke i påvisbar grad ha medfört trafikolyckor. För övrigt torde själva principen beträffande fordonsförarens åligganden i förhållande till ifrågavarande gångtrafikanter vara enhetlig, ehuru den uttryckts på annat sätt i Norge än i övriga länder.

Stannande och uppställning

Sverige

49 §

1 mom. Fordon får icke på väg stannas eller uppställas på sådan plats eller sådant sätt, att fara uppstår för person eller egendom eller trafiken onödigtvis hindras eller störes.

Stannande och uppställning skall såvitt möjligt ske på vänstra sidan av vägen i körriktningen räknat.

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

a) i skarp kurva eller nära sådan eller på backkrön eller i närheten därav eller på annan plats, där sikten är skymd,

b) vid vägkorsning inom ett avstånd av 10 m från korsande körbanas närmaste ytterkant;

c) framför vägmärke, så att detta skymmes,

d) på tydligt markerat övergångsställe för gående eller inom ett område av 10 m före övergångsstället,

Danmark

§ 38

Stk. 1. Køretøj må ikke standses eller parkeres på sådant sted eller på en sådan måde, at der opstår fare for andre eller unødigt voldes ulempe for færdselen.

Stk. 2. Standsning og parkering må kun ske i højre side af vejen i færdselsretningen bortset fra veje med ensrettet færdsel og lidet befærdede veje samt bortset fra tider, hvor standsning og parkering i venstre side ikke vil være til ulempe for færdselen; i lygtetændningstiden må på hoved- og landevej standsning og parkering dog kun ske i højre side. Køretøjet skal stilles ved kørebanens yderkant eller om muligt udenfor denne. Havareret køretøj skal snarest muligt fjernes fra kørebanen.

Stk. 3. Standsning og parkering må bl. a. ikke ske:

a) i eller ved uoverskueligt eller brat vejsving, foran eller på bakketop eller i det hele taget, hvor der ikke er fri oversigt,

b) ved vejkryds, således at oversigten forringes, og i alt fald ikke indenfor en afstand af 10 m fra den tværgående kørebane,

c) ved færdselstavle eller -signal, således at dette derved dækkes,

d) på fodgængerfelt eller indenfor en sådan afstand foran et fodgængerfelt at oversigten derved forringes,

Finland

19 §

1. Fordon får icke stannas, uppställas eller parkeras på väg på sådan plats eller på sådant sätt, att fara uppstår eller trafiken onödigtvis störes eller hindras.

2. Fordon, som uppställas eller parkeras, skall i sin körriktning köras så nära högra kanten av körbanan som möjligt och på landsbygden såvitt möjligt helt och hållet utanför körbanan. På enkelriktad körbana och på med vederbörliga tecken utmärkt plats, så ock, då polismyndighets tillstånd därtill erhållits, är det tillåtet, att uppställa och parkera även vid vägens vänsterkant.

3. På samtliga platser, där omkörning är förbjuden, är det också förbjudet att parkera och uppställa samt även stanna, där det senare icke sker till följd av oundvikligt trafik hinder.

4. Att uppställa och parkera fordon är dessutom förbjudet:

a) på smala vägar, broar, i tunnlar och även annorstädes, då därigenom fara kan uppstå på grund av terrängen, körbanans konstruktion eller skick, föret eller väderleken;

b) i kurvor, på backkrön och i närheten av sådana samt på andra platser, där den oavbrutna sikten i bägge riktningarna från fordonet är under 100 meter;

c) i korsningar och på mindre avstånd än fem meter från korsande körbanas närmaste kant samt på mindre

Norge

§ 15

Kjoretøy må ikke stanses eller parkeres på slike steder eller på slik måte at det oppstår fare eller voldes særlig ulempe for ferdselen.

2. I tettbygd strøk må stans eller parkering bare skje på høyre side av vegen i kjøreretningen. På veg med envegskjøring kan stans eller parkering også skje på venstre side hvis ikke annet er bestemt ved trafikkskilt.

Kjoretøy må settes lengst mulig til side, ikke på skrå og ikke flere i bredden uten at det er særskilt tillatt eller påbudt.

Når et kjøretøy er stanset eller parkert på den ene side av kjørebanen, er det forbudt å stanse eller parkere like overfor, medmindre det mellom de to kjøretøyene blir minst 6 meter fri kjørebane.

Det er forbudt å stanse eller parkere blant annet:

a) i vegkryss, uoversiktlig kurve, på bakketopp eller på annet uoversiktlig sted,

b) i tettbygd strøk nærmere de foran nevnte steder enn 4 meter. For vegkryss regnes avstanden fra det punkt hvor fortaukanten begynner å runde,

c) utenfor tettbygd strøk nærmere de foran nevnte steder enn 20 meter,

d) i rundkjøring,

e) i oppmerket overgang for gående eller nærmere overgangen enn 4 meter,

f) i oppmerket kjørefelt eller på sted

Sverige

e) inom särskild filmarkering eller så nära sådan, att inkörning i rätt fil därigenom försvåras.

3 mom. Parkering på väg får ej ske:

a) där parkering hindrar andra fordon att fritt komma förbi,

b) vid spårvägshållplats eller på utrymme, avsett för trafik med spårvagn,

c) vid busshållplats inom ett område av 10 m på vardera sidan om hållplats-skytt,

d) på tydligt markerad plats för droskstation med annat fordon än sådant, för vilket stationen är avsedd,

e) på bro eller viadukt eller i vägport eller trafiktunnel,

f) framför ingång eller infart till fastighet, om passage till eller från fastigheten därigenom obehörigen hindras eller störes.

4 mom. Förare skall, då fordon stannats på väg, vidtaga sådana åtgärder att fordonet hindras att komma igång av sig självt.

Förspänd dragare får ej utan erforderlig tillsyn lämnas obunden på väg.

Beträffande belysning på fordon, som under mörker är uppställt på väg, gäller vad därom stadgas i 51 §.

Danmark

e) udfor udkørsel fra cykelsti eller indenfor en afstand af 10 m foran sådan udkørsel,

f) på strækning, hvor kørebanen af hensyn til færdselens fordeling før kryds eller lignende er inddelt i vognbaner, eller så nær sådant område, at indkørsel i den rette vognbane vanskelig-gøres for andre,

g) hvor andet køretøjs forbikørsel derved væsentlig vanskeliggøres,

h) ved sporvogns- og busstoppested 20 m før og 10 efter stoppestedsskiltet,

i) på afmærket droskeholdeplads.

Stk. 4. Parkering må endvidere ikke ske:

a) på bro og i vejunderføring,

b) udfor ind- og udkørsel til og fra ejendom m. v., ejheller så nær herved eller heroverfor, at ind- og udkørsel væsentlig vanskeliggøres,

c) udfor brandhaner i fortovskant.

Stk. 5. Når føreren af et køretøj forlader dette, skal det på behørig måde sikres, at det ikke kan sætte sig i gang eller fjernes, jfr. om aflåsning af motorcykler og cykler §§ 50, stk. 3, og 52, stk. 4. Hestekøretøj må ikke holde forspændt, medmindre en pålidelig person holder tømmerne, eller det på anden måde er behørigt sikret, at hestene ikke kan løbe med vognen; dette gælder også, når hestekøretøjet holder forspændt i port, gård eller andet sted, hvorfra der er fri udkørsel til vej.

Stk. 6. Åbning af vogndøre, udstigning og på- eller aflæsning skal foretages på en sådan måde, at det kan ske uden fare og til mindst mulig ulempe for færdselen.

Finland

avstånd än trettio meter från i samma plan korsande järnvägs närmaste skena;

d) på utmärkt skyddsväg och, i ankomstrikningen, på mindre avstånd än två meter från denna;

e) på mindre avstånd än tio meter från hållplatsskylt och refuge för spår-vagn eller buss;

f) vid trafikmärke, så att detta skymmes;

g) på gångbana och för andra slag av fordon avsedd körbana samt i bredd med vid väggkanten stående fordon, såvitt detta icke för lastning eller lossning är nödvändigt,

h) på område där det finns trafikmärken för gruppering eller utmärkta körfiler samt på tio meters avstånd från dessa,

i) för övriga fordon, vid utmärkta hyrbilstationer,

j) där det medelst trafikmärke förbjudes.

5. Parkering är vidare förbjuden på mindre avstånd än två meter från portgång och byggnads trappuppgång.

6. Förare bör, innan han avlägsnar sig från sitt fordon, förvissa sig om, att fordonet icke av sig självt kan komma i gång och, såvitt möjligt, genom att låsa fordonet draga försorg om att utomstående icke kunna använda det.

Norge

hvor stans eller parkering gjør innkjøring i riktig kjørefelt vanskelig,

g) ved trafikkøye (refuge),

h) ved stoppested for sporvogn,

i) nærmere enn 10 meter fra skilt for busstoppested,

j) på holdeplass for drosjer,

k) foran inn- eller utkjørsel,

l) ved brannhydranter.

Det er også forbudt å stanse eller parkere slik at det vanskeliggjør snøbrøyting.

4. Når fører forlater motorkjøretøy, skal han stanse motoren og sørge for at kjøretøyet ikke kan komme i gang eller settes i gang av uvedkommende. Parke-ringsbremse skal være tilsatt og vognen satt i laveste gir.

5. Åpning av vogndører, av- eller påstigning og av- eller pålessing skal foretas på en slik måte at det kan skje uten fare og til minst mulig ulempe for ferd-selen.

Kommentar

Fordon skall stannas eller uppställas på höger resp. vänster sida av vägbanan, beroende på trafikriktningen i resp. land.

men länsstyrelse kan i särskilda fall medge höjning av denna gräns.

Anvisningarna om hur fordon skall stannas, uppställas eller parkeras ha i huvudsak samma innebörd. Dock föreligger väsentliga skiljaktigheter ifråga om de avstånd från vägkorsning och övergångsställe, inom vilka man icke får parkera. Sålunda får man ej stanna eller ställa upp fordon i Sverige och Danmark inom 10 m från vägkorsning. Motsvarande avstånd är i Norge 4 m i tätbebyggt område, eljest 20 m och i Finland 5 m. Att man i Norge och Finland har så korta avstånd, inom vilka parkering icke är tillåten i tätbebyggt område, beror på att man önskar utnyttja allt tillgängligt parkeringsutrymme.

Finland

7. Förare bör, på anmodan av polisman, omedelbart förflytta fordon, som stannats eller parkerats mot bestämmelserna i denna paragraf, till sådan plats, där det är tillåtet att stanna eller parkera. Anträffas icke föraren, får dylikt fordon genom polismyndigheternas försorg förflyttas till närmaste lämpliga plats.

31 § bilförordningen (del av)

6. Bil skall stannas:

- a) då det är av nöden för undvikande av hotande fara;
- b) då trafikmärke eller annat tydligt märke det påbjuder; samt
- c) före korsning i plan med järnväg, då varnings- eller skyddsanordningar utvisa eller föraren eljest kan finna, att tåg eller annan på skenor löpande anordning är i annalkande eller då sådan är synlig så nära korsningen, att risk för sammanstötning föreligger.
- d) före inkörning på färja.

Norge

6. Kjoretøy som etter trafikkuhell står til hinder for ferdselen, skal straks flyttes. Før kjoretøyet flyttes kan føreren, om nødvendig avmerke kjoretøyet stilling, spor og liknende, men dette må skje på kortest mulig tid.

Motsvarande avstånd från övergångsställe är 10 m i Sverige, 4 m i Norge och 2 m i Finland. I Danmark får man icke parkera inom sådant avstånd från övergångsställe att sikten över detta förringas.

I samtliga länder finns bestämmelse om att förare innan han lämnar sitt fordon, skall tillse att det ej kan komma igång av sig självt. Danmark och Norge har föreskrifter att öppnande av vagnsdörr samt av- och påstigning skall företas så att det sker utan fara och till minsta möjliga olägenhet för trafiken. Enligt uppgift kommer samma bestämmelse att införas i Finland, varefter endast Sverige saknar denna föreskrift.

Tecken och signaler

Sverige

50 §

1 mom. Då så i särskilt fall erfordras till förebyggande av fara för person eller egendom, skall förare av fordon genom ljud- eller ljussignal eller på annat lämpligt sätt väcka andra vägtrafikanter uppmärksamhet.

Fordonsförare, som ämnar sätta i gång från kanten av väg, svänga i vägkorsning, vända på väg eller eljest så ändra fordonets plats i sidled på väg, att fara eller hinder kan uppstå i trafiken, skall till ledning för andra vägtrafikanter genom körriktningsvisare eller utsträckande av arm eller på annat lämpligt sätt i god tid tydligt angiva den nya riktning, han ämnar taga. Efter användning av körriktningsvisare skall föraren tillse, att densamma upphör att visa ändring i körriktningen.

Då förare av fordon ämnar stanna eller hastigt nedbringa farten, skall han, till ledning för bakom kommande vägtrafikanter, genom stopplykta eller höjande av hand eller på annat lämpligt sätt i god tid tydligt tillkännagiva sin avsikt.

Beträffande tecken och signaler vid

Danmark

§ 39

Stk. 1 (del av). Når det er nødvendigt for at afværge fare, skal kørende ved lyd- eller lyssignal eller på anden hensigtsmæssig måde henlede andres opmærksomhed på faren.

Stk. 2 (del av). Unødvendig eller hensynsløs signalgivning er forbudt.

Stk. 3. Tegn for ændring eller angivelse af færdselretning skal gives, når som helst det er påkrævet som vejledning for den øvrige færdsel. Tegn skal således navnlig gives ved svingning ind i anden kørebane, vending eller igangsætning fra kanten af kørebanen. Tegnet gives ved hjælp af retningsviser, hvor anbringelse heraf på køretøjet er foreskrevet, og iøvrigt ved, at en arm rækkes vandret ud til den side, til hvilken der skal svinges, eller, hvor dette ikke kan ske, på anden tydeligt synlig og utvetydig måde. Tegngivningen skal vedvare, indtil igangsætningen eller ændringen af færdselsretning er påbegyndt. Føreren skal påse, at brug af retningsviser ophører, når den tilsigtede manøvre er afsluttet.

Stk. 4. Kørende, der standser eller hurtigt nedsætter hastigheden, skal forud til underretning for bagfra kommende ved tegn tydeligt tilkendegive deres hensigt. Dette sker ved brug af stoplygte, hvor anbringelse heraf på køretøjet er påbudt eller tilladt, og iøvrigt ved, at en arm rækkes i vejret,

Finland

20 §

1. Där det för avvärjande av fara är av nöden skall förare använda ljud- eller ljussignal eller på annat lämpligt sätt väcka vägförandes uppmärksamhet.

2. Förare, som ämnar svänga i korsning eller på trafikled eller starta från vägbanans sida eller byta körfil eller på annat sätt förflytta sitt fordon i sidled, skall iakttaga särskild försiktighet och då det är nödigt för varnande av övrig trafik, med användande av därtill avsedd anordning eller genom att sträcka ut armen åt sidan, i god tid angiva åt vilket håll han ämnar vända. Dylikt tecken får dock icke givas så tidigt, att det kan giva anledning till missuppfattningar och givandet av tecken bör upphöra så snart den avsedda manövern avslutats.

Genom att använda stopplykta, höja handen eller förfara på annat lämpligt sätt skall han, likaså i god tid, uppmärksamgöra bakom honom körande på att han ämnar sakta farten eller stanna.

Norge

§ 16

1. Kjører skal varsle i tide med lyd- eller lyssignal når det er nødvendig for å forebygge fare.

Varsling for andre formål samt unødigg eller hensynsløs signalering er forbudt.

Lyssignal må ikke brukes på en slik måte at andre blir blendet.

2. Kjører skal gi tegn når han vil — svinge i vegkryss,
— sette kjøretøyet i gang fra kanten av kjørebanen,
— skifte kjørefelt, foreta omkjøring eller av andre grunner vike til side fra sin plass i kjørebanen.

Tegn skal være tydelig og gis i god tid. Tegn skal gis ved retningsvisere hvis kjøretøyet har slike. Ellers skal tegn gis med armene. For sving til høyre (venstre) strekkes høyre (venstre) arm vannrett ut fra kjøretøyets side.

Hvis kjører vil stanse eller hurtig sette ned farten, skal han i god tid for bremsingen tar til gi tegn ved hjelp av stopplys eller ved at en arm strekkes ut fra kjøretøyets side med underarmen loddrett opp.

Sverige

omkörning gäller vad därom stadgas i 47 §.

2. mom. Inom tättbebyggt område får ljudsignal givas endast då detta enligt 47 § eller 1 mom. härovan erfordras vid omkörning eller till förebyggande av fara för person eller egendom.

Vad i detta moment stadgas gäller icke utryckningsfordon, då det användes vid utryckning, och ej heller annat fordon, då det användes vid eldfara för brandväsendets räkning eller av polis- eller tullpersonal, läkare, barnmorska eller veterinär i brådskande yrkesutövning.

3 mom. Från fordon, som enligt 3, 4 eller 7 § skall vara utrustat med ljudapparat av visst slag, får ljudsignal icke givas med apparat av annat slag.

Vad sålunda är stadgat gäller icke utryckningsfordon under utryckning.

4 mom. Avgivande av tecken eller signal fritager icke någon förare från skyldighet att förvissa sig om att av honom tillämnat färd sätt icke innebär fara för andra vägtrafikanter.

Danmark

eller på anden tydelig synlig og utvetydig måde.

Stk. 5. Tegngivning ved pisk alene er ikke fyldestgørende.

Stk. 2 (del av). I bymæssigt bebygget område må lydssignal kun anvendes, når det er absolut påkrævet i forbindelse med overhaling, jfr. § 36, stk. 3, eller til afværgelse af fare, jfr. dog om udrykningskøretøj § 26, stk. 2.

Stk. 1 (del av). Det er dog en kørendes pligt forinden brug af signal eller tegn at forvise sig om, at en tilsigtet manøvre kan ske uden fare eller væsentlig ulempe for andre.

Kommentar

Principerna för avgivande av tecken och signaler är i stort sett desamma i samtliga länder. De danska och norska texterna ger de utförligaste bestämmelserna om hur tecken skall ges. Där sägs också ifrån att onödig och hänsynslös signalering är förbjuden. Samma bestämmelse kommer att föreslås även i Finland.

Tyst trafik är införd i samtliga länder, d. v. s. ljudsignaler får ej avgivas i tättbebyggt område annat än till förebyggande av fara eller då det erfordras vid omkörning. I Norge omnämnes dock icke omkörning i detta sammanhang.

Finland

3. Inom tätt bebyggt område är det förbjudet att använda ljudsignal utom i fall som förutsätter i 9 § 1 mom. eller där det är av nöden för avvärjande av uppenbar fara.

4. Givande av tecken (eller signal) fritager icke förare från skyldighet att förvissa sig om att tillämnad åtgärd icke innebär fara för andra vägfarande.

Norge

Tegn skal senest opphøre når den varslede manöver er avsluttet.

1 (del av). I tettbygd strøk må lyd-signal bare brukes når det er helt nødvendig for å forebygge fare eller skade.

3. Signalering eller tegngiving fritar ikke kjører for plikten til fullt ut å vise den i § 2 påbudte varsomhet og hensynsfullhet, også overfor den trafikk som kommer bakfra.

4. Denne paragraf gjelder også fører av sporvogn i den utstrekning det høver.

Belysning

Sverige

51 §

Då fordon under mörker föres på väg, skall i 3—8 §§ föreskriven lykta vara tänd. På bil och motorcykel skall sådan lykta hållas tänd även vid färd på väg i tät dimma. Har släpvagn kopplats till bil, behöver baklykta hållas tänd endast på släpvagnen eller, om flera släpvagnar tillkopplats, på den sista av dessa. Skyltlykta behöver i fall, som här avses, hållas tänd endast på bilen eller, om tillkopplad släpvagn enligt 21 § skall vara försedd med sådan registrerings-, interimis- eller saluvagnsskylt, som skall föras på bilen, endast på dylik släpvagn.

Danmark

§ 40

Stk. 1. Ved kørsel i lygtetændningstiden skal de foreskrevne lygter holdes tændt.

På flere sammenkoblede køretøjer er det kun nødvendigt at holde baglygte tændt bagest på vogntoget og nummerpladelygte tændt ved vogntogets bageste nummerplade.

I stället för stadgad lykta för sken framåt må motsvarande parkeringslykta användas på väg, där tillfredsställande belysning är anordnad.

Stk. 2 (del av) — — — på fuldt oplyst vej må motorkøretøj kun benytte positionslys. — — —

Finland

21 §

1. Vid körning i mörker eller skymning eller då sikten är begränsad av dimma, störtregn, snöfall eller annan orsak, skall:

a) i motorfordon användas för dem särskilt föreskriven fjärr- eller närbelysning,

b) i annat motordrivet fordon och i motorredskap framtill på vardera sidan på samma höjd finnas anordning med vitt eller gult ljus, vilken på ett tillfredsställande sätt belyser körbanan och vilken är inriktad så eller vid körning kan inriktas så, att den icke bländar, samt baktill, eller då fordonet har släpvagn eller släpfordon, baktill på detta minst en belysningsanordning med rött sken,

c) på hästfordon baktill på vänstra sidan finnas en röd reflexanordning med minst 7 centimeters diameter; samt

d) cykel vara försedd med anordningar, som omnämns i 33 § 7 mom. (Framlykta, varjämte bakhjulets stänkskärm bör vara vitmålad åtminstone på en höjd av 20 cm samt ha röda reflektorer.)

3. På väg med tillfredsställande belysning må bländande ljus icke användas annat än för att giva kort signal, där sådan är av nöden. Bländande ljus

Norge

§ 17

1. Under kjøring i mørke eller i usiktbart vær gjelder følgende:

a) *Motorkjøretøy* skal ha forskriftmessige lykter tent. Det må ikke brukes så svakt lys at kjørerer ikke kan se andre vegfarende eller hindringer foran kjøretøyet på en avstand som er betryggende i forhold til farten.

På fullt belyst veg skal det kjøres med parkeringslys. Hvis kjøretøyet ikke har parkeringslys brukes nærlys. Er det regnvær og mørkt vegdekke må det ikke brukes svakere lys enn nærlys uten at vegen er meget godt belyst.

Lys som er tillatt, men ikke forekskriftmessig påbudt, såsom sökelys, grøftelys, tåkelys og ryggelys må ikke brukes til andre formål enn de er bestemt for og ikke slik at de kan blende andre.

b) *Kjøretøy med hest* eller annet trekkdyr skal foran ha tente lykter eller reflexanordninger som gir hvitt eller gullig lys og bak ha tente lykter eller reflexanordninger som gir rødt lys.

Hvis kjøretøyet foran eller bak bare har *en* lykt eller *en* reflexanordning, skal den være anbrakt til venstre.

c) *Sykkel* skal foran ha tent lykt som gir hvitt eller gullig lys. Lykten skal være festet til sykkelen og gi tilstrekkelig lys for kjøringen.

Den bakre del av bakskjermen skal være hvit og forsynt med baklys eller reflexanordning som gir rødt lys.

Fordon som under mörker är uppställt på väg annorstädes än å parkeringsplats, skall, såvida tillfredsställande vägbelysning icke är anordnad, vara försett med belysnings- och reflexanordning i enlighet med vad som är föreskrivet, då fordonet föres under mörker på väg; dock att skyltlykta, då sådan finnes, icke behöver vara tänd och att i stället för stadgad lykta för sken framåt motsvarande parkeringslykta får användas. Å släpfordon eller efterfordon, som icke är kopplat till bil eller traktor, skall därutöver finnas belysnings- eller reflexanordning, som utsänder eller reflekterar vitt eller gult ljus framåt.

På fordon får icke begagnas bländande ljus på väg, där tillfredsställande belysning är anordnad, eller vid möte med annat fordon, eller när fordonet är uppställt på väg. Vid möte med fordon skall avbländning ske i god tid.

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

Stk. 3. Forskrifterne i stk. 1 finder tilsvarende anvendelse, når køretøj i lygtetændingstiden er standset eller parkeret på kørebane, der ikke er tilstrækkelig oplyst; et standset eller parkeret motorkøretøj må kun benytte positionslys, også ved kortvarig standsning, og andre køretøjer må ej heller anvende blændende lys. Frakoblet påhængs- eller sættevogn samt påhængsredskab skal foruden med rødt lys bagud være afmærket med to hvide lys fremad.

Stk. 2. Ved kørsel på vej, der er tilstrækkelig oplyst, må blændende lys ikke anvendes; på fuldt oplyst vej må motorkøretøj kun benytte positionslys. Blændende lys må ej heller anvendes ved møde med andet køretøj; nedblænding skal ske i passende tid.

Stk. 4. De i stk. 2 og 3 indeholdte bestemmelser om motorkøretøjs anvendelse af positionslys finder tilsvarende anvendelse på traktor og andet køretøj, der er udstyret med særlig positionslys.

Stk. 5. Anvendelse af anden belysning og andre refleksanordninger end påbudt eller tilladt i nærværende lov eller i de i medfør af denne givne bestemmelser er forbudt.

Finland

må ej heller annorstädes användas vid möte med fordon eller då fordon stannats på körbana.

2. Motorfordon, som stannas på väg då sikten på grund av otillräcklig belysning är begränsad, bör använda särskilt föreskriven parkeringsbelysning och annat fordon vara försett med belysningsanordning eller reflexanordning med minst 7 centimeters diameter, anbragt på högst 40 centimeters avstånd från fordonets omgränsningslinjer och som kastar eller reflekterar vitt eller gult sken framåt och rött sken bakåt.

4. I fordon får icke, där annat icke finnes särskilt stadgat, användas belysningsanordning, som kastar eller reflekterar annat än vitt eller gult sken framåt och rött sken bakåt.

5. När väderleksförhållandena det förutsätta, får i bil i stället för föreskriven belysning användas dimljus, som uppfylla gällande föreskrifter. Då bil befinner sig i rörelse får sökarljus endast tillfälligt användas, såvitt det icke stör andra vägförande.

Norge

3. Kjoretøy som er hensatt på veg og som ikke er tilstrekkelig belyst eller opplyst, skal ha tent lys foran og bak, eller være forsynt med tilsvarende refleksanordninger. Lyset må ikke være blendende.

2. Kjører skal ved möting i god tid skifte fra fjernlys. Under kjøring etter annet motorkjoretøy skal nærlys eller parkeringslys brukes.

4. Kjoretøy må — bortsett fra innvendig belysning — ikke vise annet enn hvitt eller gullig lys forover og rødt lys bakover, med mindre annet er særskilt bestemt.

5. Refleksanordninger skal være godkjent av vegdirektøren.

Kommentar

Rent allmänt skall i samtliga länder föreskriven belysning vara tänd på fordon vid färd under mörker. I Finland och Sverige är det tillåtet att använda parkeringsljus på väg med tillfredsställande belysning. I Danmark och Norge är parkeringsljuset direkt påbudet i detta fall.

De norska och finska texterna upptar i detta sammanhang föreskrifter om vilken belysning, som skall finnas på hästfordon och cyklar. I Norge skall hästfordon ha lykta eller reflexanordning som lyser med vitt eller gult ljus framåt och rött ljus bakåt. I Finland skall hästfordon baktill på vänster sida ha röd reflexanordning med minst 7 cm diameter. I Danmark skall hästfordon från 1 juli 1956 ha minst två framlyktor, som ger vitt eller gult ljus synligt minst 150 m, vidare en baklykta, som visar rött ljus, minst 150 m bakåt och slutligen två röda reflexanordningar. Från och med den 1 juli 1956 skall hästfordon i Sverige vara försett med såväl framlykta som baklykta och reflexanordning.

För cykel föreslås i Norge (förutom framlykta) att bakre delen av bakstänkskärmen skall vara vit och försedd med bakljus eller reflexanordning, som ger rött ljus. I Finland skall cykel ha framlykta varjämte bakhjulets stänkskärm bör vara vitmålad åtminstone på en höjd av 20 cm samt försedd med röda reflektorer. I Danmark skall cykel ha framlyktor med vitt eller gult ljus och baktill röd

reflexanordning samt från och med den 1 juli 1956 reflexanordning, som antingen består av gult reflexmaterial på båda sidor av pedalerna eller annan reflexanordning, som rör sig när cykeln används. I Sverige skall cykel, utöver reflexanordning baktill, från och med den 1 juli 1956 ha baklykta som visar rött sken.

Även i Danmark har man övervägt att införa obligatorisk baklykta men då man där i allmänhet ej använder generator utan batteribelysning har man ansett kravet på baklykta vara för strängt. De rörliga reflexanordningarna anses utgöra en lämplig ersättning för baklyktan. Frågan om obligatorisk baklykta har visserligen dryftats i Norge men ej varit föremål för offentlig behandling. I Finland har tanken på obligatorisk baklykta avvisats av kostnadsskäl.

Fordon, som under mörker är uppställt på väg, där tillfredsställande belysning icke är anordnad, skall i Danmark och Sverige ha både tänd belysning och reflexanordning. De skärpta kraven i Sverige och Danmark har föranletts av de erfarenheter man gjort om svåra olyckor, förorsakade av bristfällig belysning på i mörker uppställda fordon. I Finland skall motorfordon förutom reflektorer ha tänd parkeringsbelysning på väg, där belysningen är begränsad. Andra fordon skall ha belysning eller reflexanordning. I Norge däremot har man icke gått längre än till att föreskriva tänd belysning eller reflexanordning för alla fordonskategorier.

Fordons last

Sverige

§ 52

1 mom. På fordon får icke gods lastas eller personer placeras så, att föraren kommer att sakna nödig sikt eller erforderliga möjligheter till manövrering, eller så, att fara eljest uppstår för person eller egendom, eller så, att trafiken onödigtvis hindras eller störes.

2 mom. Om på fordon föres gods, som skjuter utanför fordonet framtill eller mer än 150 cm baktill, skall godsets yttersta del vara tydligt utmärkt med flagga eller annan lämplig anordning av gul och röd färg. Under mörker skall utmärkandet baktill ske med lykta, som visar rött sken bakåt och åt sidorna.

3 mom. Finner polisman fordon vara så lastat, att fortsatt färd med fordonet icke kan äga rum utan uppenbar fara eller olägenhet, äger han förbjuda sådan färd, så ock, där förbudet icke efterkommes, hindra färd. Polis mannen skall snarast möjligt underrätta vederbörande förman om åtgärden.

Danmark

§ 41

Stk. 1. Personer eller gods må ikke være anbragt på en sådan måde på køretøjet, at føreren ikke har fri udsigt fremefter og til siderne, eller at hans fri og uhindrede brug af betjeningsapparater og førerspejl indskrænkes, at lygter eller tegngivningsapparater dækkes, eller således, at det iøvrigt kan volde fare eller ulempe under kørslen. Lasten skal være anbragt således, at den ikke forskyder sig, falder af eller volder unødigt støj. Ingen del af køretøjet eller lasten må slæbe på vejbanen, medmindre dette er uundgåeligt og vejbanen ikke kan beskadiges derved.

Stk. 2. Under kørsel med gods, som rager ud over køretøjet, skal der udvises særlig forsigtighed; navnlig må det påses, at godset ikke ved drejning af køretøjet forulemper andre vejfarende. Rager godset fremfor køretøjet eller mere end 150 cm bagud for dette, skal dets yderste ende være tydeligt afmærket; i lygtetændningstiden skal afmærkning ske ved lygte, der viser hvidt eller gulligt lys, hvis den vender fremad, og rødt lys, hvis den vender bagud.

Stk. 3. Justitsministeren kan fastsætte bestemmelser om transport af genstande, der frembyder en særlig fare for den offentlige sikkerhed, såsom sprængstoffer, brandfarlige stoffer, syrer o. lign.

Finland

§ 22

1. Personer eller gods få icke så placeras i fordon, att olägenhet eller fara uppstår för vägfärande eller så, att de på sätt eller annat hindra fordonets framförande, ej heller så, att gods kan falla eller släpa på vägen eller annars skada vägen eller till denna hörande anordningar.

2. Skjuter last eller anordning på fordon framtill eller baktill utanför fordonets omgränsningslinjer skall den utskjutande delens ända fördes med en tydligt synlig flagga eller lykta eller annan lämplig anordning. I motorfordon skall härvid användas, framtill en vit eller gul och baktill en röd eller rödgul minst 30 × 30 centimeter stor flagga och vid mörker, ljus eller reflektor av samma färg.

3. Polisman äger rätt hindra användning av fordon, om det är så lastat, att det utgör uppenbar fara eller olägenhet.

4. Beträffande lastning av motorfordon skall ytterligare iakttas vad i 21 § är stadgat.

Norge

§ 18

1. På kjøretøy må personer eller last ikke være plasert slik:

- at kjørerer blir hindret i å manøvrere kjøretøyet,
- at fare eller skade oppstår,
- at ferdseleu blir unødig hindret.

Ingen del av lasten må ligge utenfor kjøretøyet sider. Dispensasjon fra denne bestemmelse kan gis, jfr. § 34 punkt 2.

Lasten må være bunnet fast eller anbrakt slik at den ikke sleper på vegen og ikke kan forskyve seg, falle av eller volde unødig støy.

Kjøretøy må ikke lesse slik at det blir så baktungt at styringen blir usikker.

2. Hvis kjøretøy fører last som stikker ut foran eller bak, skal de ytterste deler være tydelig merket med et stykke hvitt tøy eller på annen betryggende måte.

3. Når et kjøretøy sleper et annet, skal slepetauet være tydelig merket som angitt i punkt 2.

Kommentar

Den inledande bestämmelsen om att fordon ej får lastas så att trafiksäkerheten äventyras återfinns i samtliga länder, ehuru något olika till utformningen.

Bestämmelser om utskjutande last finns i alla författningarna. I Sverige och Danmark skall last som skjuter ut framåt eller mer än 150 cm bakåt vara tydligt utmärkt. I Sverige skall utmärkning på dagen ske med flagga eller annan anordning i gul och röd färg. I Danmark skall lasten också utmärkas men det sägs ej hur det skall ske på dagen. Under mörker skall utmärkning ske med lykta som i Sverige visar rött ljus bakåt och åt sidorna, i Danmark vitt eller gult ljus framåt och rött ljus bakåt. I Finland skall lasten ha tydligt synlig flagga eller lykta eller annan lämplig anordning. På motorfordon skall framtill användas vit eller gul och baktill röd eller rödgul flagga i storlek minst 30×30 cm och vid mörker ljus eller reflektor i samma färg. I Norge är föreskrifterna knapphändiga. Utmärkningen skall ske med ett stycke vitt tyg eller på annat betryggande sätt. Man överväger emellertid att införa skärpta bestämmelser. I praktiken synes redan nu de i marknaden tillgängliga reflexmaterialen i stor utsträckning komma till användning.

Faint, illegible text at the top of the page, possibly a header or introductory paragraph.

Second block of faint, illegible text, appearing as several lines of a list or a short paragraph.

Third block of faint, illegible text, continuing the list or paragraph from the previous section.

Fourth block of faint, illegible text, possibly a concluding paragraph or a separate section.

Tävlingskörning

Sverige

§ 53

Tävling med fordon får icke anordnas på väg utan länsstyrelsens tillstånd. Givnes tillstånd, skall länsstyrelsen meddela nödiga föreskrifter till förebyggande av fara och olägenhet för trafiken och för dem, som bo eller uppehålla sig vid vägen, ävensom i övrigt vid tillståndet fästa de villkor, som kunna finnas påkallade.

Danmark

§ 43

Stk. 1. Cyklevæddeløb, bortset fra væddeløb med cykler med hjælpemotor, kan finde sted med politiets tilladelse; denne skal bl. a. betinges af, at der ikke køres på cyklesti, og at start og opløb foregår uden ulempe for den øvrige færdsel. Politiet kan forbyde træningskørsel på visse veje og visse tider.

Stk. 2. Med justitsministerens tilladelse kan

a) internationalt motorvæddeløb passere dansk område,

b) afholdes orienteringsløb og præcisionsløb med motorkøretøjer og cykler med hjælpemotor, for så vidt der ikke heri indgår hastighedskonkurrencer.

Stk. 3. Al anden kap- og vædde kørsel på vej er forbudt.

Stk. 4. Justitsministeren kan fastsætte bestemmelser om de sikkerhedsforanstaltninger, der skal iagttages til beskyttelse af publikum og af løbsdeltagere ved kap- eller vædde kørsel udenfor vej.

Kommentar

I samtliga länder fordras tillstånd för tävlingskörning på väg.

Finland

§ 23.

Hastighetstävlingar med fordon få anordnas på väg endast på villkor, som fastställas av polismyndighet då tillstånd att avstänga vägen från annan trafik erhållits, i stad av magistraten och annorstädes av länsstyrelsen. För fordon, vilkas högsta tillåtna hastighet är begränsad enligt 26 §, få dylika tävlingar icke anordnas.

Norge

§ 19

Konkurrensekjöring på veg er forbudt medmindre tillatelse er gitt av vedkommende myndighet, jfr. § 34, punkt 1.

Största tillåtna vikt och bredd

Sverige

Danmark

54 §.

Anmärkning:

Detta avsnitt i de nordiska ländernas lagstiftningar har i detta sammanhang icke tagits upp till behandling, enär innehållet faller utanför ramen för denna översikt. Beträffande fordons bredd må dock vara av intresse — särskilt med hänsyn till turisttrafiken — att här omnämna att största tillåtna bredd i Sverige är 235, i Danmark 250, i Finland 230 och Norge 220 cm. I samtliga länder kan efter särskild ansökan dispens erhållas.

Tillkoppling av släpvagn till motorfordon m. m.

55 §.

Anmärkning:

Detta ämne är närmast av teknisk natur och har därför icke ansetts böra här medtagas.

Last och passagerare på motorfordon

57 §.

Anmärkning:

Detta ämne är närmast av teknisk natur och har därför icke ansetts böra här medtagas.

Finland**Norge**

Ljuddämpning

Sverige

58 §

Förare av motordrivet fordon skall i görligaste mån behandla motorn så, att den icke åstadkommer störande buller eller utsläpper rök eller gas i sådan mängd att olägenhet därav uppstår. Gaser från förbränningsmotor få icke givas fritt avlopp.

Vid handhavande av gengasaggregat och motorvärmare skall föraren tillse, att fara för elds spridning icke uppkommer. Vid slaggning skall glödande avfall behandlas på ett ur brandsäkerhets synpunkt tillfredsställande sätt.

Bränsleavfall ävensom förpackning, vari bränsle förvarats, får icke kvarlämnas på vägen, ej heller invid vägen, om ordning och trevnad därigenom störes.

Danmark

§ 49

Fører af motordrevet køretøj skal behandle motoren således, at den ikke forvolder uforholden støj eller unødigt udvikler røg, damp eller gasarter. Fri udblæsning må ikke anvendes. Disse regler gælder også for cykel med hjælpemotor.

Kommentar

Bestämmelserna är i stort sett lika. Den svenska texten har föreskrifter om handhavande av gengasaggregat.

Finland

28 §

1. Ägare och förare av motorfordon bör tillse, att fordon så skötes och användes, att det icke i högre grad utsläpper rök eller åstadkommer buller.

2. Vid användning av trä- eller träkolsförgasare skola om dem särskilt utfärdade bestämmelser lända till efterrättelse.

Norge

§ 22 (del av)

3. Fri eksos og all unödig larm og rök er forbudt.

Trafik med cykel

Sverige

59 §

1 mom. Då motordrivet fordon eller fordon för dragare nalkas eller sikten är skymd, få cyklande på körbana icke färdas i bredd, såvida ej trafikförhållandena därtill föranleda.

Cykling i bredd får ej heller eljest ägarum, om fara därigenom uppstår för andra vägtrafikanter, eller om övrig trafik därigenom onödigtvis hindras eller störes.

2 mom. Cyklande skall hålla båda fötterna på pedalerna samt åtminstone ena handen på styret.

Cyklande får icke låta cykeln dragas av annat fordon.

3 mom. Cykling över gångbana får ej ske direkt från port eller passage, där sikten över gångbanan är skymd.

4 mom. På cykel får icke samtidigt färdas flera personer än cykeln är byggd för. Då cykeln försetts med härför lämpliga säten och erforderligt skydd mot hjulekrarna, må dock på cykeln ytterligare färdas, om den som styr cykeln fyllt 15 år, ett barn under 10 år, eller, om han fyllt 18 år, två barn under 6 år. I det sistnämnda fallet skall cykeln vara försedd med två av varandra oberoende, effektivt verkande bromsar.

Danmark

§ 52

Stk. 1. Cyklister må, også på cykelstier, højst køre to ved siden af hinanden, og den til venstre kørende skal, når der gives signal til overhaling, såvidt muligt holde ind foran eller bagved den anden. Cykler med hjælpemotor må ikke køre ved siden af hinanden. Angående cyklisters pligt til at benytte cykelsti gælder bestemmelserne i § 32.

Stk. 2. Cyklister er pligtige at beholde mindst den ene hånd på styret og begge fødder på pedalene. Cyklister må ikke medføre anden cykel under kørslen eller holde fast i anden cyklist eller køretøj, herunder sporvogn, jfr. § 30, stk. 1.

Stk. 3. Det er forbudt at cykle på fortov eller gangsti. Cykel skal trækkes over fortov eller gangsti til eller fra port og udkørsel fra ejendom m. v. Cykel må ikke trækkes på fortov eller gangsti, hvor det kan være til ulempe for andre; trækkes cykel, skal iøvrigt reglerne for gående følges.

Stk. 6. På en cykel må ikke befordres flere personer, end den er beregnet til. Dog må to børn under 6 år medtages på cyklen, når der er indrettet særlig siddeplads med anordning, der yder beskyttelse mod hjulegerne, og cyklisten er en voksen person. På cykel med hjælpemotor må ikke medtages børn.

Finland

33 §

1. På väg, där trafiken är livlig, må cykel icke föras av person som ej fyllt 10 år.

2. Cyklande må icke färdas bredvid varandra på körbana, där vägen är smal, trafiken livlig eller sikten skymd eller då annat fordon nalkas.

3. Cyklande skall hålla båda fötterna på pedalerna och åtminstone ena handen på styrstången och får i trafik icke gripa tag i annat fordon eller eljest låta sig dragas fram. Likaså är det förbjudet att på cykel utföra konststycken.

4. Att köra eller leda cykel på gångbana är förbjudet. Likaså är det förbjudet att körande passera gångbana, då man från gård kommer till väg och sikten är skymd.

5. Cykel, som är avsedd för en person, får icke användas för frambefordran av flera personer. Dock må person, som fyllt sexton år, medföra ett barn på högst tio år, om cykeln är försedd med anordning för sådan befordran.

Norge

§ 24

1. Syklister skal kjøre enkeltvis etter hverandres. Når kjørebanen er tilstrekkelig bred, kan flere sykle ved siden av hverandre på høyre side av kjørebanen, men bare når trafikkforholdene er slik at det ikke volder fare eller ulempe.

3. Syklist skal holde begge føtter på pedalene og minst en hånd på styret.

Syklist må ikke holde fast i annen syklist eller annet kjøretøy.

2. Det er forbudt å sykle på fortau. Det er også forbudt å sykle over fortau til og fra eiendom, selv om det er særskilt kjørebane over fortauet. Sykkel kan leies på fortau hvis det ikke er til ulempe for andre.

4. På sykkel må ikke sitte flere personer enn den er bestemt for. Syklist som har fylt 16 år, kan ta med ett barn under 7 år når barnet er plasert på særskilt sete og er beskyttet mot hjulekene.

Sverige

Vid cykling får icke med cykel befördras gods, vars vikt överstiger, i fråga om cykel med två hjul, 50 kg samt, i fråga om cykel med tre eller flera hjul, 100 kg. Med cykel, som är huvudsakligen avsedd för godsbefordran, må dock, om den, som styr cykeln fyllt 18 år, befördras gods intill en vikt av 75 kg för tvåhjulig cykel och 150 kg för cykel med tre eller flera hjul.

Med fordon, som kopplats till cykel, får vid cykling på allmän väg, gata eller annan allmän plats icke befördras gods med sådan vikt, att sammanlagda vikten av gods på cykeln och på det eller de fordon, som tillkopplats, överstiger 100 kg.

Med cykel eller fordon, som kopplats till cykel, får vid cykling icke befördras gods så lastat, att bredden av fordonet eller fordonen med last överstiger, i fråga om tvåhjulig cykel utan tillkopplat fordon 120 cm och eljest 150 cm.

Danmark

§ 52

Stk. 7. På cykel må icke medføres genstande, der vejer over 50 kg, er mere end 3 m lange eller fylder mere end 1 m i bredden; de må ikke hindre cyklisten i at have fuldt herredømme over cyklen eller i behørig udførelse af tegngivning. Cyklister må heller ikke medføre genstande, der iøvrigt er til ulempe for den øvrige færdsel. Justitsministeren kan fastsætte særlige bestemmelser om største længde, bredde, højde og vægt for genstande, der beføres på cykler, der er særligt indrettet til varetransport, samt om påhængs- og sidevogne til cykler.

Stk. 4. Cykel, der henstilles, skal holdes forsvarligt aflåset.

Stk. 5. Barn under 6 år må ikke cykle på vej uden at være under ledsagelse og kontrol af en person over 15 år.

Finland

6. Med tvåhjulig cykel får frambefordras högst 50 kilogram gods samt med trehjulig cykel eller släpvagn till tvåhjulig cykel högst 100 kilogram gods. Bredden av tvåhjulig cykel, dess släpvagn eller last får icke överstiga 1,20 meter, och bredden av trehjulig cykel icke 1,50 meter.

Norge

7. Cykel bör vara försedd med åtminstone en effektiv bromsanordning eller, om cykel är avsedd för flera personer eller för godsbefordran, två särskilda bromsanordningar, ringklocka såsom ljudsignalanordning och vid användning i mörker, framtill med lykta med vitt ljus, som på ett tillfredsställande sätt belyser vägen. På cykel och dess släpvagn böra bakhjulets eller bakhjulens stänkskärmar baktill vara vitmålade åtminstone till en höjd av 20 centimeter samt försedda med effektiva röda reflektorer.

5. Sykkel skal ha signalklokke. Annet varslingsapparat er forbudt.

Sykkel skal ha to bremsesom virker uavhengig av hverandre. Den ene bremsen skal være hurtigvirkende bakhjulsbrems.

Kommentar

Sverige och Norge har ingen lägsta åldersgräns. I Danmark får barn under 6 år ej cykla på väg utan sällskap och kontroll av person över 15 år. I Finland får cykel på livligt trafikerad väg icke framföras av den, som ej fyllt 10 år.

Förbud mot cykling i bredd, föreskrifter om att cyklande skall hålla fötterna på pedalerna och minst en hand på styret förefinnes i princip i alla författningarna. Reglerna om antal personer och om gods som samtidigt får färdas resp. fraktas på cykel är mycket utförliga i Danmark och Sverige. Detaljbestämmelserna är över huvud taget synnerligen varierande.

Det bör observeras, att det i Danmark är förbjudet att medföra minderåriga på moped.

I detta sammanhang må nämnas att det i Danmark och Norge krävs ansvarighets(trafik-)försäkring för moped.

The first part of the document discusses the importance of maintaining accurate records of all transactions. It emphasizes that every entry should be supported by a valid receipt or invoice. This ensures transparency and allows for easy verification of the data.

In the second section, the author outlines the various methods used to collect and analyze the data. This includes both primary and secondary data collection techniques. The primary data was gathered through direct observation and interviews, while secondary data was obtained from existing reports and databases.

The third part of the document details the statistical analysis performed on the collected data. It describes the use of descriptive statistics to summarize the data and inferential statistics to test hypotheses. The results of these analyses are presented in a clear and concise manner, highlighting the key findings of the study.

Finally, the document concludes with a discussion of the implications of the findings and offers recommendations for future research. It suggests that further studies should be conducted to explore the underlying causes of the observed trends and to develop effective strategies to address them.

Gångtrafik

Sverige

60 §

1 mom. Gående skall, där så påkallas för undvikande av fara eller olägenhet för annan trafik iakttaga följande:

a) Om gångbana finnes, skall denna användas. Är gångbana anordnad på vägs båda sidor, skall företrädesvis den högra gångbanan användas.

b) Finnes cykelbana men ej gångbana, skall cykelbanan användas. Företrädesvis skall därvid begagnas den del av cykelbanan, som ligger längst från körbanan.

c) Finnes ej gångbana eller cykelbana, skall yttersta delen av vägen begagnas, företrädesvis den på högra sidan.

d) Körbana skall passeras på särskilt markerat övergångsställe för gående, där sådant finnes. I övrigt skall passerande över körbana ske tvärs över denna och företrädesvis i anslutning till vägkorsning.

2 mom. Det åligger gående att iakttaga särskild försiktighet vid beträdande av körbana.

Gående får ej genom att onödigtvis uppehålla sig på körbana hindra eller störa trafiken.

Danmark

§ 53

Stk. 1. For gåendes færden langs ad vejene gælder følgende regler:

a) Brugeligt fortov eller gangsti langs en af vejens sider skal benyttes, hvis sådant findes.

b) Findes der cyklesti, men ikke fortov eller gangsti, skal i almindelighed cyklestien anvendes.

c) Iøvrigt skal den yderste del af kørebanen, fortrinsvis den i venstre side, benyttes.

d) På kørebane og cyklesti må gående ikke færdes mere end to ved siden af hinanden; de skal om fornødent vige til side for anden færdsel.

Stk. 2. Ved passage over kørebane eller cyklesti gælder følgende regler:

a) Findes der i nærheden anlagt særligt fodgængerfelt, skal dette benyttes, såfremt der er kørende færdsel af nogen betydning.

b) Findes der ikke fodgængerfelt, skal passage ske tværs over kørebanen, fortrinsvis i tilslutning til vejkryds.

c) I alle tilfælde skal den gående, inden han træder ud på kørebanen eller cyklestien, udvise særlig forsigtighed; dette gælder navnlig, når gående træder ud på kørebanen foran eller bagved holdene køretøjer, herunder omnibusser, der er standset i anledning af passagerers på- eller afstigning.

d) Passagen skal, også i fodgængerfelt, ske i så hurtigt gående tempo, som forholdene tillader. Ved passage udenfor fodgængerfelt skal der udvises særlig hensyntagen til den kørende færdsel.

Finland

34 §

1. Gående skall där så påkallas för undvikande av fara eller olägenhet

a) använda gångbana, där sådan finnes, eller om sådan icke finnes, yttersta kanten av körbana eller cykelbana samt

b) vid passerandet av körbana iakttaga särskild varsamhet, samt, där sådan finns, använda skyddsvägen. I övrigt skall passerande av körbana, ske tvärs över densamma.

2. Gående får icke hindra övrig trafik genom att onödigtvis uppehålla sig på körbana eller dröjande passera densamma och må ej heller, då han rör sig på gångbana eller stannar på den, störa eller hindra övriga fotgängare.

Norge

§ 25

1. Hvor det er fortau, skal gående bruke dette.

Hvor det ikke er fortau, eller hvor det av annen grunn er nødvendig å gå i kjørebanelen, skal gående holde seg så langt til siden som mulig og fortrinnsvis gå på venstre side. I mørke og i usikkert vær skal venstre vegside brukes.

3. Det er forbudt å hindre eller forstyrre ferdslen ved å stoppe opp eller samle seg i klynge på fortau eller i kjørebane.

34 §

4. Ved kryssing av kjørebane skal gående bruke oppmerket overgangsfelt

Sverige

3 mom. Gående med börda, som på grund av sin storlek eller osnygghet är till olägenhet för annan, som färdas på gångbanan eller cykelbanan, skall i stället för sådan bana använda yttersta delen av körbanan, företrädesvis den på högra sidan.

4 mom. Marscherande trupp eller procession skall, där så lämpligen kan ske, använda körbana och därvid såvitt möjligt färdas på dennas vänstra del. Procession av barn med högst två i bredd bör dock använda gångbana, där sådan finnes.

5 mom. Skidåkare skall, där så lämpligen kan ske, i stället för gångbana begagna yttersta delen av körbanan.

6 mom. Gående böra sinsemellan väja till vänster.

Danmark

Stk. 3. Fodgængeres ophold på kørebane eller cyklesti må iøvrigt aldrig gøres mere langvarigt end tvingende nødvendigt. Ventende sporbognspassagerer må tidligst træde ud på kørebane eller cyklesti, umiddelbart før sporbogven er nået frem til stoppestedet, og sporbognspassagerer skal forlade kørebanen så hurtigt, det er gørligt.

Stk. 4. På fortov og gangsti må ikke medføres genstande, som på grund af deres størrelse eller art er til væsentligt ulempe for færdselen på fortovet, eller som kan volde de forbipasserende skade. Det er dog tilladt på fortov med tilbørlig hensyntagen til den øvrige færdsel at køre med barnevogn og rullestol samt andet invalidekøretøj, der er indrettet til fremdrift ved håndkraft.

Stk. 5. Sluttet optog skal færdes på kørebanen og må såvidt muligt kun benytte dennes højre side; der skal i lygte-tændingstiden være afmærkning bagtil i venstre side med lygte, der viser rødt lys bagud. Optog af børn må dog færdes på fortov, forudsat at de højst går to og to ved siden af hinanden. Optog må ikke unødigt spærre for anden færdsel.

Finland

3. I korsning, där trafiken dirigeras med trafikljus, får gående överskrida körbanan vid grönt ljus, dock aktande sig för fordon, som i korsningen vända in på den körbana han överskrider. Vid rött eller gult ljus får gående passera körbanan endast när trafiken är svag och såvitt det kan ske utan fara och utan att medföra något slags olägenhet för fordonstrafiken.

6. Personer, som skida eller bära föremål, vilka på grund av sin storlek eller osnygghet kunna vara till olägenhet för andra, som färdas på gång- eller cykelbanan, skola använda körbanans yttersta del.

5. Festfölje, procession och annan marscherande trupp bör använda körbanans högra sida. Procession av skolbarn med högst två i bredd får använda gångbanan.

4. På gångbana skall gående i allmänhet passera mötande på högra sidan och gå förbi framför gående till vänster.

Norge

hvis sådant finnes i rimelig nærhet. Finnes det ikke oppmerket overgang, skal det gåes rett over kjørebanen og fortrinsvis ved vegkryss. Kryssing av kjørebane skal ske i så rask gangfart som forholdene tillater.

Gående skal vise særlig forsiktighet når de går ut i eller ferdes i kjørebanen.

5. Hvor det ved holdeplass for sporvogn ikke er trafikkø, må ventende passasjerer ikke gå ut i kjørebanen før sporvognen er ved holdeplassen.

6. Prosesjon skal gå i kjørebanen og så vidt mulig på høyre side. Barn i samlet tropp kan gå på fortau. Prosesjon skal ikke unødig sperre for annen ferdsel.

7. Skiløpere kan bruke den veggside som etter forholdene er mest hensiktsmessig. Skiløper i gangfart kan bruke fortau når det ikke er til ulempe for andre.

2. Gående som møtes skal fortrinsvis vike til høyre for hverandre.

Kommentar

De danska reglerna är utförligast. Där får bl. a. gående på körbana och cykelbana inte färdas fler än två i bredd. I den danska texten påpekas också särskilt gångtrafikanter skyldighet att iakttaga försiktighet när han går ut på körbanan framför eller bakom stillastående motorfordon bl. a. buss, som stannat för passagerares av- och påstigning. Det är närmast av pedagogiska skäl, som man velat framhålla gångtrafikanterens plikt att iakttaga försiktighet i dessa situationer.

Någon motsvarighet till den finska bestämmelsen i 34 § 3. om hur man skall förhålla sig till trafikljus finns ej i övriga länders trafikregler för gående. Se härom i avsnittet om trafiksignaler.

I Danmark, Norge och Sverige skall fotgängare företrädesvis gå på vägens vänstra resp. högra sida, dvs. mot fordonstrafiken. I Finland har en motsvarande bestämmelse funnits men borttagits.

Trafiksignaler

Sverige

33 § vägmärkeskungörelsen (del av)

Trafiksignal, som användes för reglering av fordonstrafik på annan plats än vid järnvägs korsning i plan, vid färja eller vid rörlig bro, skall hava signal-ljus med fast sken i färgerna rött, gult och grönt. Signalljusen skola anbringas ovanför varandra, det röda överst och det gröna underst.

Signalerna skola hava följande innebörd:

1. Rött sken skall betyda »Stopp»;
2. Grönt sken skall betyda »Kör»;
3. Gult sken, som visas jämte rött eller grönt sken, skall endast innebära varsel om att växling från rött till grönt sken respektive från grönt till rött sken är omedelbart förestående.

§ 34 vägmärkeskungörelsen

Trafiksignal, som användes för att hos fordonsförare påkalla försiktighet, skall visa gult, blinkande sken.

Trafiksignal, som avses i 33 §, må visa gult blinkande sken under tid, då den icke användes för reglering av fordonstrafik.

Danmark

§ 49 Bekendtgørelse om vejafmærkning m. v.

Stk. 1. Der anvendes rødt lys, skiftende med grønt lys, som kan — og efter grønt lys skal — suppleres med gult mellemlys. Den røde lanterne anbringes øverst, derefter den gule lanterne og nederst den grønne lanterne.

Stk. 2. Rødt lys betyder stop. Vejfarende skal standse foran stoplinie eller fodgængerfelt. Fotgængere skal forblive på fortov eller helle, forsåvidt sådanne findes.

Stk. 3. Grønt lys tilkendegiver, at passage af signalet (stoplinien) er tilladt, samt at krydsende trafik holdes tilbage, jfr dog §§ 50, stk. 1, og 51. I lysregulerede vejkryds kan der for grønt lys svinges til højre eller til venstre, medmindre forbud mod svingning er tilkendegivet ved særlig færdselstavle. Det grønne lys ændrer dog ikke den svingende trafiks forpligtelser i henhold til færdselslovens almindelige bestemmelser overfor ligeud kørende og gående.

Stk. 4. Fast, gult lys, anvendt efter grønt lys og før rødt lys, tilkendegiver, at ingen må passere signalet (stoplinien), for køretøjers vedkommende dog herfra undtaget tilfælde, hvor køretøjet er nået så langt frem, at standsning ikke kan ske uden fare.

Stk. 5. Såfremt fast gult lys anvendes efter eller sammen med rødt lys og før grønt lys, tilkendegiver det, at signalet snart vil skifte til grønt, men signalet (stoplinien) må ikke passerer, før grønt lys vises.

Finland

18 § (del av)

4. I korsningar, där trafiken regleras med ljussignaler, gäller

a) Grönt ljus:

Fordon får, såvitt korsningen i övrigt är fri, röra sig rakt framåt samt åt höger eller vänster, såvitt detta icke genom särskilt märke förbjudits. Svängande fordon skall särskilt akta fotgängare, som på skyddsväg överskrida den korsande körbanan samt den som svänger till vänster, giva företräde åt fordon som kommer från motsatt riktning.

b) Gult ljus allena eller tillsammans med grönt eller rött ljus:

Fordon som närmar sig korsningen skall stanna och fordon, som befinner sig i korsningen, avlägsna sig därifrån.

c) Rött ljus:

Fordon, som närmar sig korsningen, skall stanna. När förutom rött ljus, grönt ljus brinner i form av en pil, får fordon, sedan det stannat, under iakttagande av särskild försiktighet och givande företräde åt andra fordon och fotgängare, fortsätta färden i pilens riktning.

d) Rött blinkljus:

Fordon skall före korsningen stanna helt och hållet, men får omedelbart fortsätta färden under iakttagande av vad om ankomst till huvudled stadgats.

e) Gult blinkljus:

Fordon får fortsätta färden under iakttagande av nödig försiktighet och vad om korsningar i allmänhet stadgats.

Norge

§ 26 (del av)

1. (del av).

Anvendes fargesignaler betyr:

a) Grønt: »Vegen er fri».

b) Rødt: »Stopp».

c) Gult eller blinkende grønt lys: for trafikanter i den sperrede ferdselretning »Vær klar»,

for trafikanter i den åpne ferdselsretning: »Stopp»,

for trafikanter som er i krysset: »Ut fra krysset».

2. På tegnet »Vegen er fri» kan en i vegkryss også svinge til høyre eller venstre.

3. På tegnet »Ut fra krysset» skal kjørende som er i krysset, kjøre ut fra dette.

4. Bestemmelsene i punkt 1—3 gjelder også for fører av sporvogn.

5. På tegnet »Stop» må gående ikke passere kjørebanen i den sperrede retning. Blir tegnet gitt med rødt lys kan kjørebanen passerer men bare når ve-gen er helt fri og forholdene i enhver henseende er slik at det kan skje uten fare eller ulempe. Det må vises særlig forsiktighet og hensyn så den kjørende trafikk ikke hindres.

§ 50 (del av)

Stk. 1. Pilsignaler. I vejkryds med stor venstre- eller højredrejende færdsel kan den almindelige lysregulering suppleres med een eller flere lysende pile, jfr. bilag 12, anmærkning 3. Pilene tilkender, at fremkørsel i den eller de angivne retninger er tilladt, selv om der i øvrigt er rødt eller fast gult lys. Ved fremkørsel skal dog den svingende trafik holde tilbage for eventuel tværgående trafik over krydset.

Stk. 2. Fodgængersignalerne »gå» og »vent», jfr. § 61, stk. 9. Når den gående færdsel er af ikke ubetydelig størrelse, jfr. bilag 12, anmærkning 2, kan den almindelige lysregulering suppleres med sådanne signaler. »Gå» tilkender, at gående kan passere vejen ad vedkommende fodgængerfelt. »Vent» tilkender, at fodgængere ikke må gå ud på kørebanen, men befinder fodgænger sig på kørebanen, skal han fortsætte til den anden vejside eller helle.

§ 53 (del av)

Stk. 1. Det ved den almindelige lysregulering i vejkryds anvendte signal kan i perioder med nedsatt trafik omstilles til advarselssignal med gult blinklys. Sidstnævnte signal vil også kunne anvendes som eneste lyssignal i særligt farlige vejkryds, såvel i som udenfor bebyggelse.

Stk. 2. Gult blinklys (advarselssignal) betyder særlig forsigtig kørsel og angiver tillige, at der i krydset, uanset færdselsintensiteten på de forskellige i krydset udmundende veje, må påregnes vigepligt overfor den fra højre side kommende færdsel i henhold til færdselslovens § 37, stk. 4, 1. punktum.

Finland

Norge

Kommentar

De svenska här återgivna föreskrifterna om trafiksignaler avser endast fordons-
trafiken, medan för övriga länder bestämmelserna är tillämpliga jämväl å gång-
trafiken. (Beträffande Finland ges anvisning härom i 34 § 3. av det finska för-
slaget.)

I dansk lag förekommer dessutom bestämmelser om vissa särskilda signa-
ler, som en gångtrafikanter har att rätta sig efter. I Finland och Sverige an-
kommer det på de lokala myndigheterna att uppsätta särskilda för gångtrafiken
avsedda signaler, där så anses erforderligt ävensom att ange, vad signalerna ha
för innebörd.

I det norska förslaget förekommer icke några speciella bestämmelser om signa-
ler för gående.

Vissa olikheter förekommer även i övrigt länderna emellan i fråga om trafik-
signalernas innebörd och användning.

The first number

1880

1880

The first number of the series is 1880. This is the year in which the first issue of the journal was published. The journal has since then continued to be published annually, with the exception of a few years when it was suspended. The first number of the series is 1880. This is the year in which the first issue of the journal was published. The journal has since then continued to be published annually, with the exception of a few years when it was suspended.

The first number of the series is 1880. This is the year in which the first issue of the journal was published. The journal has since then continued to be published annually, with the exception of a few years when it was suspended.

Trafik med motorcykel

Sverige

Danmark

§ 50

Stk. 1. Motorcykler må ikke køre ved siden af hinanden.

Stk. 2. Tohjulet motorcykel uden sidevogn skal trækkes over fortov, gangsti eller cyklesti til eller fra port og udkørsel fra ejendom m. v.

Stk. 3. Motorcykel, der henstilles, skal holdes forsvarligt aflåset.

Stk. 4. En passager på en motorcykels bagsæde skal sidde med et ben på hver side af motorcyklen.

Stk. 6. Sidevogn til motorcykel, der første gang indregistreres efter den 1. juli 1955, skal være anbragt til højre for motorcyklen.

Kommentar

Den danska föreskriften att passagerare på motorcykel skall ha ett ben på vardera sidan av fordonet är betingad av säkerhetsskäl och närmast aktualiserad av den mycket betydande scootertrafiken. Motsvarande regel finns ej i övriga länder.

Finland

Norge

Zentraler Vorkurs in der Geschichte der ...

Die Geschichte Finnlands ist ...

Die Geschichte Norwegens ist ...

Die Geschichte Schwedens ist ...

Die Geschichte Dänemarks ist ...

Die Geschichte Dänemarks ist ...

Die Geschichte Schwedens ist ...

Die Geschichte Norwegens ist ...

Die Geschichte Finnlands ist ...

Kapitel IV. Väsentliga olikheter i de nordiska ländernas vägtrafikbestämmelser

Av den i föregående kapitel lämnade översikten över vägtrafikbestämmelserna och kommentarerna i anslutning till de olika avsnitten framgår, att de nordiska ländernas trafikregler i vissa delar är i sak ganska väl överensstämmande även om författningstexterna formellt har olika utformning. Att en dylik relativt god likformighet uppnåtts torde i icke ringa mån få tillskrivas det samarbete på här ifrågasvarande område, som tidigare förekommit mellan de nordiska länderna. Det betänkande angående gemensamma nordiska trafikregler m. m., som framlades i Helsingfors 1951, och som omnämns under kapitel II, har sålunda delvis legat till grund vid respektive länders lagstiftningsarbete.

I detta sammanhang må jämväl omnämnas att de finska och norska experter, vilka deltagit i kommitténs arbete, efter att ha tagit del av de nya danska och de svenska vägtrafikbestämmelserna, sett sig föranlåtna att — på flera punkter — till vederbörande regeringar framföra förslag om jämkningar i författningsförslagen för att närma desamma de i Danmark och Sverige redan gällande bestämmelserna.

Oaktat en relativt god överensstämmelse mellan de fyra nordiska ländernas vägtrafikbestämmelser sålunda kommer att föreligga, därest Finland och Norge antager de där framlagda författningsförslagen, kvarstår dock

vissa *väsentliga olikheter, som är ägnade att skapa osäkerhet i den internordiska trafiken och därmed också utgör en fara för trafiksäkerheten.* Till detta slag av olikheter har kommittén funnit sig i första hand böra hänföra följande bestämmelser:

Fordons plats på väg (se sid. 42)

Den mest framträdande och ur trafik-säkerhetssynpunkt mest betydelsefulla skillnaden i de olika ländernas bestämmelser beträffande fordons plats på väg består självfallet i att Sverige i motsats till Danmark, Finland och Norge har *vänstertrafik*. Övriga skillnader i bestämmelserna under detta avsnitt torde få anses vara av mindre väsentlig betydelse i förevarande sammanhang.

Möte och omkörning (se sid. 60)

I detta hänseende bör observeras att i Danmark och Sverige gäller förbud mot omkörning strax före eller på *övergångsställe* för gående, i Sverige dock allenast ifråga om obehäkat tydligt markerat sådant ställe. I det finska förslaget stadgas att fordon, som står vid övergångsställe, icke får omköras utan att man först stannat och förvissat sig om att omkörningen inte medför fara för övriga vägfarande.

Väsentliga skiljaktigheter föreligger också ifråga om skyldighet att avge *omkörningssignal*. Sålunda saknas mot-

svarighet i övriga nordiska länder till den i Sverige gällande obligatoriska skyldigheten att avge dylik signal. I det norska förslaget nämnes icke något alls om omkörningssignal medan det i Danmark och Finland föreskrivits, att omkörningssignal skall ges om omständigheterna därtill föranleder.

Den svenska rekommendationen att den omkörde bör avge svarssignal saknas i Danmark och Norge. I Finland skall svarssignal ges om omkörningssignal avgivits.

Korsande möte (se sid. 66)

Den i Sverige gällande obligatoriska skyldigheten för fordonsförare att stanna innan han passerar eller svänger in på en *huvudled* har icke någon motsvarighet i de övriga ländernas regler. Denna olikhet mellan de svenska och de övriga nordiska ländernas bestämmelser är att anse såsom den i detta sammanhang mest framträdande och betydelsefulla skillnaden.

Vid *korsande möte i andra fall* än då den ena vägen är *huvudled* har alla de fyra nordiska länderna följt den i bilaga 2 till Genèvekonventionen angivna principen om förkörsrätt (se sid. 10). Danmark och Norge har dessutom infört en föreskrift att den, som färdas från väg med ringa trafik in på en mera betydande väg, i rimlig utsträckning skall låta trafiken på den större vägen passera först. Till denna bestämmelse finnes ingen motsvarighet i Finland och Sverige men i dessa länder stadgas skyldighet att i dylikt fall iakttaga särskild försiktighet. I Danmark, Finland och Norge finns dessutom bestämmelser, som föreskriver väjningsplikt för den som kör ut från gårdsplan och parkeringsplats eller liknande plats. Motsvarande bestämmelse saknas i Sverige.

Frånvaron i Norge av bestämmelse om skyldighet för fordonsförare att

stanna för att lämna företräde åt gångtrafikan till eller från stillastående spårvagn torde också böra uppmärksammas i detta sammanhang.

Belysning (se sid. 82)

De danska och svenska bestämmelserna om belysning å *fordon, som under mörker är uppställt på väg*, innebär att såväl belysning som reflexanordning skall finnas å alla slags fordon, under det att i Norge endast erfordras belysning *eller* reflexanordning. I Finland föreslås endast belysning och reflexanordning å motorfordon och belysning *eller* reflexanordning på annat fordon.

Endast i Sverige har tänd röd baklykta gjorts obligatorisk på *cykel* (fr. o. m. den 1 juli 1956). I Norge erfordras antingen baklykta *eller* reflexanordning medan i Danmark och Finland endast kräves vissa reflexanordningar baktill.

I Danmark skall *hästfordon* (fr. o. m. den 1 juli 1956) ha minst två framlyktor och dessutom såväl röd baklykta som två reflexanordningar. Motsvarande bestämmelser föreskriver i Sverige en framlykta, en röd baklykta och reflexanordning (fr. o. m. den 1 juli 1956), i Norge lykta *eller* reflexanordning såväl framtill som baktill samt i Finland endast reflexanordning baktill.

Fordons last (se sid. 88)

De ur trafiksäkerhetssynpunkt väsentliga bestämmelserna om utmärkande av utskjutande last är ganska varierande i de olika länderna. I de danska bestämmelserna angående utmärkandet *vid dager* av dylik last föreskrives endast att detta skall ske på ett tydligt sätt. I Finland föreskrives flagga som är tydligt synlig och i Norge skall lasten utmärkas med vitt tyg eller

på annat betryggande sätt. Enligt de svenska bestämmelserna skall utmärkningen vid dager ske med flagga eller annan anordning i gul och röd färg.

Beträffande utmärkandet under *mörker* gäller i Sverige att detta skall ske med lykta, som visar rött sken bakåt och åt sidorna. I Danmark föreskrives gult ljus framåt och rött ljus bakåt. I Finland föreslås, att motorfordon skall föra ljus eller reflektor samt övriga fordon lykta eller annan lämplig anordning. Det norska förslaget saknar bestämmelser om på vad sätt lasten skall utmärkas under mörker.

Utöver de nyss angivna olikheterna i ländernas trafikregler förekommer vissa *olikheter*, som visserligen icke kan anses vara av sådan art att de utgör en fara för trafiksäkerheten, men som *skapar förvirring och oreda i trafiken på grund av att reglerna ofta icke är kända för personer, som färdas utanför det egna landets gränser*. Till dylika olikheter kan hänföras följande:

Fordons hastighet (se sid. 52)

I princip föreligger allenast den skillnaden mellan å ena sidan Danmark, Finland och Sverige samt å andra sidan Norge, att sistnämnda land har en generell hastighetsbegränsning för alla slags fordon, nämligen 70 km/tim., medan i de övriga länderna någon generell begränsning ej finnes utom tätbebyggda områden. Beträffande föreliggande mera detaljbetonade olikheter, som är ägnade att skapa osäkerhet i trafiken, må nämnas följande.

I Finland och Norge föreskrives att hastigheten icke får vara större än att *fordonet kan stannas* inom en viss del av den framförvarande vägsträckan. Motsvarande bestämmelse saknas i Danmark och Sverige.

I Danmark och Norge får bilar med

högre *totalvikt* än 3 500 kg icke framföras med större hastighet än 60 km/tim. I Finland tillåtes högst 70 km hastighet i fråga om bussar och vissa andra fordon. I Sverige är högsta tillåtna hastighet 60 km/tim. för bussar och lastbilar med högre totalvikt än 2 500 kg.

Den maximalt tillåtna hastigheten i *tättbebyggt område* är i Norge 40 km/tim. och i Sverige 50 km/tim. för alla slags fordon under det att någon generell hastighetsbegränsning för trafik i dylikt område icke förekommer i Danmark och Finland. I Danmark föreskrives dock att en efter förhållandena tillräckligt låg hastighet skall hållas i tätbebyggt område. I Finland gäller hastighetsbegränsning allenast om en högsta hastighet angivits genom uppsatta vägmärken. Särskild begränsning av hastigheten å viss vägsträcka förekommer i samtliga länder, men är då i allmänhet tillkännagiven genom vägmärke. I Norge förekommer en tilläggsbestämmelse att hastigheten i tätbebyggt område icke får vara större än att fordonet kan stannas på en bromslängd av högst 12 meter.

Korsning i plan mellan väg och järnväg (se sid. 34)

Föreskriften i Sverige att hastigheten inom 50 meter från järnvägs korsning icke *bör* överstiga 40 km/tim. — vilken hastighetsbegränsning ej utmärkes genom vägmärke — saknar motsvarighet i övriga länders lagstiftning. Därest en hastighetsbegränsning anses nödvändig vid järnvägs korsning, föreskrives detta i övriga länder i varje särskilt fall. En dylik föreskrift tillkännagives genom vägmärke.

Jämväl den danska bestämmelsen att vägtrafikanter skall stanna minst 5 meter från ljussignal visande rött sken saknar motsvarighet i de övriga ländernas lagstiftning.

Äliggande efter trafikolycka (se sid. 38)

I Danmark och Norge föreligger skyldighet att göra polisanmälan om skada inträffat. I Danmark skall förare göra sådan anmälan snarast möjligt, om det icke är någon tillstådes, som kan mot- taga erforderliga upplysningar. I Norge skall den skadevallande under samma förutsättning göra polisanmälan senast inom 24 timmar. I Finland och Sverige föreligger ingen skyldighet att göra polisanmälan men i dessa länder gäller — liksom för övrigt också i Danmark och Norge — en allmän skyldighet att vidtaga de åtgärder, som betingas av olyckan, samt att uppe namn och adress.

I det finska förslaget förekommer en bestämmelse, som innebär skyldighet för varje fordonsförare att vid behov befordra skadad person.

Lämnande av fri väg åt vissa trafikanter (se sid. 32)

I samtliga länders bestämmelser föreskrives skyldighet för vägtrafikant att lämna fri väg för uttryckningsfordon sedan dylikt fordon avgivit signal. Enligt det norska förslaget skall vägtrafikanten dessutom alltid stanna, under det att han enligt de i Danmark gällande bestämmelserna endast behöver stanna, om det befinnes nödvändigt.

Endast den danska författningen föreskriver, att man icke får följa uttryckningsfordon på närmare avstånd än 100 meter.

Användande av skilda vägbanor (se sid. 40)

Bestämmelserna under detta avsnitt i vad de avser mopeders plats på vägbanorna är något olika. I Norge är det förbjudet att framföra moped på cykelbana. I Danmark skall moped framföras på cykelbana utanför tätbebyggt område men på körbana inom dylikt område. I Finland och Sverige finnes

inga motsvarande bestämmelser, men då moped i dessa länder är att hänföra till motorfordon, skall den föras å körbana, såvida ej annat särskilt föreskrivits.

Trafik med cykel (se sid. 98)

De i Danmark och Finland förekommande inskränkningarna i barns rätt att färdas på cykel (lägsta ålder 6 resp. 10 år) har ingen motsvarighet i de båda övriga ländernas bestämmelser.

Trafiksignaler (se sid. 110)

De olika ländernas i övrigt överensstämmande bestämmelser om trafiksignaler skiljer sig från varandra därigenom, att signalerna i Danmark, Finland och Norge är tillämpliga på såväl fordonstrafiken som gångtrafiken, medan de i Sverige ej avser gångtrafiken.

Enligt det finska förslaget ämnar man införa rött blinkljus, vilket kommer att betyda, att fordon före korsning skall stanna men omedelbart får fortsätta färden under iakttagande av vad som stadgas om ankomst till huvudled.

Särskilda signaler för gående finns i samtliga länder och har i huvudsak samma innebörd i de olika länderna.

I de nordiska ländernas trafikregler finnes slutligen några *olikheter*, som visserligen å ena sidan icke kan anses utgöra någon direkt olägenhet för det nordiska trafikutbytet men som å andra sidan *förefaller ganska omotiverade*. Till dem hör exempelvis bestämmelserna om fordons *stannande och uppställning* (se sid. 72).

Här framträder ganska stora olikheter i fråga om det avstånd från vägkorsning och övergångsställe, där det parkeringsförbjudna området börjar. I Norge är detta avstånd vid *vägkorsning* 4 meter i tätbebyggt område och el-

jest 20 meter. I Finland är gränsen 5 meter samt i Danmark och Sverige 10 meter. I fråga om *övergångsställe* föreskrives i Sverige att stannande eller uppställning ej får ske inom 10 meter från dylikt ställe, under det att i Finland och Norge parkering ej får ske inom 2 respektive 4 meter från övergångsstället. Enligt de danska bestämmelserna får parkering icke ske inom ett sådant avstånd från övergångsställe att sikten över detta skymmes.

I Danmark och Norge har uttryckligen föreskrivits, att öppnande av vagnsdörr samt av- och påstigning skall företagas så att det sker utan fara för trafiken. Även om uttrycklig föreskrift därom icke intagits i de övriga två ländernas bestämmelser är ett ovarsamt

öppnande av bildörr eller en ovarsam av- eller påstigning där att betrakta såsom vårdslöshet i trafiken eller ett hindrande eller störande av densamma. Skillnaden mellan å ena sidan de danska och norska bestämmelserna och å andra sidan de finska och svenska är således på denna punkt allenast formell.

Till slut må framhållas att man vid en närmare granskning av författningstexterna finner, att ett och samma avsnitt i de redovisade texterna kan innehålla olikheter, som är hänförliga till samtliga ovan angivna kategorier eller till två av kategorierna. Kommittén har emellertid icke funnit sig här böra detaljredovisa samtliga sådana olikheter.

Kapitel V. Faror och olägenheter till följd av föreliggande olikheter i vägtrafikbestämmelserna

I kommitténs uppdrag har ingått att söka utreda de faror och olägenheter, som olikheterna i respektive nordiska länders trafikregler kan anses medföra för den internationella trafiken. För att göra en sådan kartläggning har kommittén dels sökt skapa sig en bild av trafikens utveckling och omfattning mellan de nordiska länderna (bilaga A) och dels låtit experter vid statens trafiksäkerhetsråd i Sverige på grundval av material, som införskaffats från samtliga nordiska länder sammanställa och analysera orsakerna till de olyckor år 1954 i de skilda nordiska länderna, i vilka nordbor av olika nationaliteter varit inblandade (bilaga B).

Den i bilaga A redovisade undersökningen beträffande frekvensen av nordbors resor mellan de nordiska länderna avser åren 1947 och 1949—1954 och baserar sig på uppgifter som lämnats av generaltullstyrelsen och järnvägsstyrelsen samt statens utlänningskommission i Sverige. Undersökningen har av praktiska skäl begränsats till att avse det totala antal nordiska motorfordon, som under undersökningsåren passerat Sveriges gränser samt det totala antal resor, som företagits mellan Sverige och övriga nordiska länder.

Undersökningen visar, att resandefrafiken mellan de nordiska länderna under den senaste sexårsperioden starkt stegrats. Särskilt markant har denna stegring varit efter passivångets

avskaffande 1952 och efter övriga lättnader i samfärdseln inom Norden. Det *totala antalet motorfordon*, som passerat Sveriges gränser har sålunda under den senaste sexårsperioden *fyrdubblats* (se sid. 139), från 392 000 år 1949 till 1 584 000 år 1954. Störst är ökningen över den finska gränsen, där antalet passerande fordon i det närmaste *tiodubblats* (51 000 år 1949 och 489 000 år 1954). Det intensivaste trafikutbytet i vad avser motorfordon äger dock rum mellan Norge och Sverige. Över den norsk-svenska gränsen passerade sålunda under år 1954 icke mindre än 813 000 motorfordon mot 222 000 år 1949. Minst är ökningen i trafiken mellan Danmark och Sverige. Det antal motorfordon som överfördes mellan dessa länder ökade under sexårsperioden med 135 % (119 000 år 1949 och 282 000 år 1954).

Ökningen i *antalet resor* är också synnerligen stor. Totalt har mer än en fördubbling ägt rum under de senaste sex åren. Här fördelar sig ökningen ungefär lika på samtliga länder. Totala antalet gränspasseringar mellan Sverige och dess nordiska grannar uppgick år 1954 till icke mindre än 13 196 000. Härtill kommer sedan det relativt betydande direkta reseutbytet mellan i första hand Danmark och Norge samt Norge och Finland.

Av särskilt intresse i detta sammanhang är att konstatera, att den stora

ökningen i resefrekvensen till övervägande del faller på landsvägstrafiken. Detta kan bland annat utläsas i den på sid. 137 intagna sammanställningen över järnvägstrafiken över vissa gränstationer. Över Charlottenberg ökade sålunda järnvägstrafiken under sexårsperioden med 45 % och över Kornsjö med 54 %. Förhållandet mellan landsvägs- och järnvägstrafik illustreras i det till bilaga A fogade diagram III.

Det är vanskligt att ställa en prognos för utvecklingen ifråga om den internordiska trafiken. Å ena sidan kan man räkna med att någonstans finns en viss mättnadsgrad, som något kan dämpa utvecklingskurvan. Å andra sidan måste man ta i betraktande att antalet motorfordon med all säkerhet kommer att ytterligare väsentligt öka, och att motorfordonen i allt större utsträckning kommer att användas för färder utanför det egna landets gränser.

Det kan här nämnas att de danska motororganisationerna upplyst kommitténs danska grupp, att många danskar, som ämnar företa semesterresor utomlands med motorfordon och även andra resenärer från kontinenten avstår från att resa till Sverige på grund av vänstertrafiken. Man kan förmoda att motorfordonstrafiken mellan Sverige och de övriga nordiska länderna kommer att ytterligare öka, om trafiksystemen enhetliggöres i Norden.

På grund av de många faktorer, som spelar in vid ställandet av en prognos rörande trafikutvecklingen i Norden, har kommittén icke ansett sig böra framlägga någon sådan. Skulle trenden vara densamma, som under den senaste sexårsperioden, skulle detta innebära att år 1960 omkring 6 miljoner motorfordon skulle passera de nordiska gränserna, och att antalet gränspasseringar skulle stiga till betydligt över 20 miljoner.

Man måste under alla förhållanden räkna med ett betydande reseutbyte mellan de nordiska länderna. I den mån olikheter i ländernas vägtrafikbestämmelser medför faror och olägenheter för den internordiska trafiken, kommer dessa uppenbarligen att bli mera påtagliga ju mer denna trafik utvecklas.

Till bilden hör också att man med största säkerhet har att vänta en stark utveckling även av den internationella gods- och persontrafiken på vägarna, och att därför ett ständigt ökat antal motorfordon utifrån kan väntas komma att trafikera vad kommittén i sitt betänkande nr 5 kallat det gemensamma nordiska carnet-området.

För att bedöma de faror och olägenheter, som olikheterna i vägtrafikbestämmelserna kan förorsaka, har det, som i början av detta kapitel antytts, titt sig angeläget att undersöka omfattningen och beskaffenheten av de trafikolyckor i de nordiska länderna, i vilka främmande nordiska medborgare varit inblandade. Den undersökning som experter vid statens trafiksäkerhetsråd i Sverige på kommitténs uppdrag utfört avser endast ett år (1954) och bygger på statistiska uppgifter om polisundersökta vägtrafikolyckor. För en säkrare bedömning av olika faktorerers inverkan hade det givetvis varit av värde, om man kunnat analysera olyckor av ifrågavarande typ och orsakerna till dem under en längre tidrymd och på ett mera uttömmande material. En sådan undersökning hade emellertid varit mycket tidskrävande och har därför icke medhunnits.

Även ur det nu bearbetade, begränsade materialet anser sig emellertid experterna kunna utläsa vissa tendenser. (Jfr bilaga B.)

Det framgår av redogörelsen beträffande de inalles 1 086 polisundersökta olyckor, i vilka motorfordonsförare

från ett annat nordiskt land än det vari olyckan skett varit inblandade, att den främmande föraren i 726 fall eller i $\frac{2}{3}$ av fallen varit vållande eller medvållande. Vidare visar det framlagda tabellmaterialet, att vid trafikolyckor i Danmark, där svenska förare varit inblandade, dessa varit ensamma vållande eller medvållande till 65 % av olyckorna och att svenska motorfordonsförare vid trafikolyckor, i vilka de varit inblandade i Finland, varit vållande eller medvållande till 80 % av dessa olyckor. I Sverige, där samtliga främmande nordiska förare kommer från länder med annat trafiksystem, har danskar varit vållande eller medvållande till 75 % av de olyckor, i vilka de deltagit, finnar till drygt 75 % och norrmän till drygt 60 %. (Materialet rörande olyckor i Norge visar en annan fördelning, vilket torde ha särskilda förklaringar, till vilka kommittén återkommer.)

Inträffandet av de nyss angivna olyckorna i Danmark, Finland och Sverige skulle kunna förklaras av att obekantskap med olika nationella särregler och osäkerhet i ett främmande trafiksystem (höger- eller vänstertrafik) i åtskilliga fall leder till att den främmande bilisten har svårigheter att anpassa sig efter trafiken i ett annat land och därför oftare blir olycksvållande än hemlandsbilisten.

Vid en närmare analys av olycksorsakerna har expertutredningen kommit fram till att av de 726 fall, där främmande nordiska förare varit olycksvållande, 287 fall (39,6 %) vållats av förare från land med *annat trafiksystem* på grund av bristande efterlevnad av gällande regler för höger- resp. vänstertrafik (Grupp A i tabell I, bilaga B). Lägges därtill de fall, där ovana vid ett annat lands trafiksystem efter experternas mening kan antas ha medver-

kat till olyckan (inalles 154 fall, upptagna under grupp B i tabell I, bilaga B), erhålles ett samlat olycksantal av 441, d. v. s. 61 % av alla olyckor, som vållats av främmande nordiska motorfordonsförare.

Sambandet mellan olycksorsak och skilda trafiksystem inom gruppen B är svårt att påvisa, varför bedömningen måste präglas av en viss osäkerhet. Emellertid synes kommittén vara berättigad anta, att inemot hälften av samtliga olyckor, till vilka främmande nordbor varit vållande under 1954, mer eller mindre ägt samband med bristande efterlevnad av reglerna för gällande trafiksystem. Detta skulle med andra ord innebära, att en polisanmäld — genom förekomsten av olika trafiksystem betingad — trafikolycka under undersökningsåret i genomsnitt inträffat varje dag. Ett visst ytterligare stöd för ett sådant antagande torde vara de uppgifter, som införskaftats genom de olika trafikförsäkringsföreningarna i Norden och som avser vägtrafikolyckor med trafikförsäkringsskador, inträffade vissa år i Danmark, Finland, Norge och Sverige och i vilka främmande nordiska motorfordonsförare deltagit, som i sitt hemland har annat trafiksystem än det som råder i landet, där olyckan inträffat. Av dessa uppgifter framgår nämligen att 60—80 % av hithörande olyckor i Finland och Norge orsakats av att de svenska förarna icke iakttagit reglerna för högertrafik. Beträffande olyckorna i Danmark har dessa icke uppdelats på olycksorsaker. Det har emellertid uppgivits, att ett icke oväsentligt antal av ifrågavarande olyckor torde ha berott på att den svenske föraren icke åttlytt reglerna för högertrafik. Uppgifterna från Sverige kan sägas gå i samma riktning.

Vidare må hänvisas till tabell III i bilaga B. Av denna framgår, att antalet

sakskador (fordonsskador) vid olyckor, där främmande nordbor varit olycksvållande i land med annat trafiksystem, under 1954 utgjorde 720 och antalet personskador 320. I land med samma trafiksystem var antalet skador 35 resp. 42. Det ojämförligt största antalet sak- och personskador föll under de olycksorsaker som sammanförts i grupperna A och B (455 sak- och 226 personskador vid olyckor i land med annat trafiksystem mot 25 resp. 28 vid olyckor i land med samma trafiksystem).

I detta sammanhang bör erinras om att vid åtskilliga olyckor, som inträffar, när fordon kolliderar ute på landsbygden — ofta under hög fart — och som förorsakas av bristande efterlevnad av reglerna för höger- resp. vänstertrafik, skadorna blir av hög svårighetsgrad, eftersom fordonen ofta stöter samman »kylare mot kylare».

Vidare kan man knappast bortse från att bristande efterlevnad av de svenska trafikreglerna kan ha medverkat också till några av de olyckor, till vilka nordiska motorfordonsförare varit vållande vid färd i annat nordiskt land med *samma* trafiksystem, som råder i dessa föräres hemland. Sverige är ju för övriga nordbor ofta ett genomfartsland, och det kan icke uteslutas, att danskar, finnar och norrmän efter genomresa i Sverige reagerat i enlighet med de svenska vänstertrafikreglerna, även sedan de överskridit gränsen till ett land med högertrafik. Det relativt stora antalet fall, då norrmän brutit mot de danska högertrafikreglerna, har av expertutredningen förmodats tyda härpå. Jämväl i de fall, då danskar och finnar varit olycksvållande i Norge, kan liknande orsaker ha spelat in. Här observeras emellertid, att ett stort antal danska vållande-fall och ett ännu större antal svenska liknande fall i Norge hänförs till orsaken »hållit för hög hastig-

het». I dessa fall kan ovana vid de norska vägarna ha varit en bidragande orsak. För det av experterna gjorda antagandet, att de svenska vänstertrafikreglerna kunnat verka förvirrande för genomresande talar också ett exempel, som lämnats från finskt polishåll om att en finsk resenär efter besök i Sverige hållit till vänster vid möte i Finland, varvid hans fordon kolliderat med det mötande fordonet och han själv omkommit. Liknande svårigheter föreligger för svenskar, som efter en längre tids körning i ett land med högertrafik återvänt till hemlandet.

Därjämte torde, som antytts i den förklarande texten till de under gruppen C sammanförda olycksorsakerna (sid. 148), ytterligare en del olyckor, som i undersökningen hänförts till annan olycksorsak än sådan som kunnat hänföras till bristande efterlevnad av de olika trafiksystemen, få föras på de olika trafiksystemens debetsida.

Det bör i detta sammanhang understrykas, att ifrågavarande undersökning endast omfattar olyckor, i vilka nordiska motorfordonsförare deltagit. Om hänsyn jämväl tagits till förare av andra främmande nationaliteter än de nordiska, hade givetvis materialet blivit mera omfattande. En sådan undersökning har emellertid icke ansetts vara av omedelbart intresse i detta betänkande, där det gällt att klarlägga och analysera olikheter i de nordiska ländernas trafikregler.

Det bör vidare slås fast, att om de tendenser, som kunnat utläsas ur olycksstatistiken från år 1954, skulle vara i stort sett desamma för varje år — och ingenting torde motsäga ett sådant antagande — detta betyder, att under en längre tidrymd, exempelvis ett decennium, de skador på människor och material, som kan sättas i samband med förekomsten av de olika trafiksystemen, får räknas i flera tusental. Full-

sständig säkerhet kan aldrig skapas i trafiken. Stora ansträngningar har dock inom de olika länderna gjorts för att öka säkerheten och minska olycksriskerna. Åtskilliga av den kategori olyckor, som här är ifråga, skulle uppenbarligen aldrig ha behövt inträffa, om våra nordiska länder haft samma trafiksystem.

Vid sidan av de direkta olyckorna kommer den allmänna osäkerheten i trafiken till följd av olika trafikregler, främst olika trafiksystem. Denna osäkerhet gör sig gällande för alla kategorier av trafikanter. Den nuvarande trafikintensiteten på gator och vägar nödgår alla att iakttaga varsamhet i trafiken. Denna varsamhet blir en slags rutin och trafikanten handlar spontant och vanemässigt. Om nu en nordbo färdas i ett främmande nordiskt land med andra trafikregler än hemlandets, tar det en viss tid, innan han »ställt om sig» till de nya förhållandena. Ett enkelt exempel på trafikrutinen är gångtrafikantens vana att, innan han korsar en vägbana, först se till vänster i ett land med högertrafik och till höger i ett land med vänstertrafik. En aldrig så liten uppmärksamhet kan få svåra konsekvenser. Även om den enkät, som i samband med expertundersökningen gjorts hos polisen i vissa distrikt i de nordiska länderna, inte påvisat, att denna faktor verkat direkt olycksframkallande, är dock gångtrafikanternas ofta tveksamma och osäkra attityd i ett land med annat trafiksystem ett vitsordat faktum. Även där ovanan vid ett annat lands trafiksystem inte framkallar olyckor, är det helt naturligt, att trivseln och tryggheten skulle i väsentlig mån öka även för fotgängare och cyklister om ett enhetligt trafiksystem rådde i alla länder.

Verkar olikheterna i trafiksystemen redan nu villsamma, kan så tänkas ännu

mera bli fallet i framtiden med dess av alla tecken att döma ytterligare starkt stegrade trafik mellan länderna. Ett exempel kan åskådliggöra det sagda. En expertkommitté, tillsatt av regeringarna i Danmark och Sverige, håller för närvarande på att utreda frågan om en fast förbindelse över Öresund. Om en sådan förbindelse kommer till stånd, kan den antas komma att i utomordentligt hög grad stimulera trafiken mellan de båda länderna. Om vidare denna skulle läggas mellan Köpenhamn och Malmö, kommer detta att knyta dessa båda betydande städer så nära samman, att de ur trafiksynpunkt närmast blir en enhet. Olika trafikriktningar i Danmark och Sverige skulle i ett sådant läge innebära ungefär detsamma, som om man i en större stad med livlig trafikintensitet tvangs växla om från höger till vänster mellan olika stadsdelar.

Här har främst skiljaktigheterna i trafiksystemen uppmärksamats. Dessa skiljaktigheter är ju de mest betydande och de framstår som de mest riskabla för den internordiska trafikens del. När det gäller andra nationella särregler, medger icke materialet i den föreliggande undersökningen, att man drar några bestämda slutsatser. Det ligger dock i sakens natur, att olika regler för exempelvis omkörning, belysning, signalering etc. innebär olägenheter för den internordiska och över huvud taget för den internationella trafiken och att detta i viss utsträckning skapar osäkerhet i trafiken. Det torde vidare vara uppenbart, att en främmande trafikant kan uppträda med större säkerhet i trafiken i ett land, om han vet, att samma regler gäller där som i hemlandet, och att riskerna för att en sådan trafikant icke kan behärska en brydsam trafiksituation är mindre, om reglerna i allt väsentligt är ensartade.

Kapitel VI. Andra av kommittén övervägda frågor rörande vägtrafiken m. m.

Vid sina överläggningar angående spørsmålet om en bättre koordination av de nordiska ländernas trafikregler har kommittén jämväl kommit in på frågan om ett enhetliggörande av ländernas vägmärken i vad avser såväl utseende som placering. Genom det i Genève den 19 september 1949 upprättade protokollet rörande sådana märken har en god grund för enhetlighet härutinnan skapats. Inom de nordiska länderna pågår i vissa fall för närvarande eller planeras i andra fall arbetet med nya bestämmelser angående vägmärken. Kommittén har därför icke ansett sig nu böra upptaga denna fråga till särskild behandling utan vill endast understryka vikten av att de nordiska länderna vid utarbetandet av bestämmelserna ifråga håller kontakt med varandra, och att arbetet upplägges på basis av ovannämnda Genève-protokoll.

En annan fråga som jämväl varit föremål för kommitténs övervägande har varit huruvida och på vad sätt ett nordiskt samarbete på trafiksäkerhets område — särskilt avseende trafiksäkerhetsforskningen — lämpligen skall

anordnas. När denna fråga emellertid ligger något vid sidan av kommitténs egentliga uppgift, vill kommittén inskränka sig till att rekommendera ett intimt och kontinuerligt samarbete mellan alla de myndigheter och organisationer, som i de olika nordiska länderna verkar på detta område.

Slutligen har kommittén upptagit spørsmålet om samarbete på expertplanet, då det gäller fordonens konstruktion och tekniska utrustning. Beträffande denna fråga anser sig kommittén jämväl böra förordade ett fortlöpande samarbete mellan de nordiska ländernas experter på området.

Kommittén vill i detta sammanhang erinra om att Transportkommittén inom Ekonomiska Kommissionen för Europa tillsatt dels ett arbetsutskott för förhindrande av vägtrafikolyckor, dels ett utskott för konstruktion av motorfordon. I arbetet inom dessa utskott deltagit regelbundet experter från de nordiska länderna. Det av kommittén i här förut angivna avseenden förordade nordiska samarbetet bör helt naturligt samordnas med arbetet inom nyssnämnda utskott.

Kapitel VII. Kommitténs överväganden och slutsatser

Bland de väsentliga olikheter, som redovisats i kapitel IV, står frågan om fordons plats på väg (*höger- eller vänstertrafik*) i en särställning. Beträffande detta spörsmål har kommittén i sitt den 9 januari 1953 avgivna betänkande nr 5 angående lätnader i fråga om tullbehandling m. m. av motorfordon i trafiken mellan de nordiska länderna (SOU 1953: 5, sid. 37) gjort följande uttalande:

»Den största olägenheten — icke minst från trafiksäkerhetssynpunkt — ligger självfallet däri att i Nordens mittland ännu tillämpas vänstertrafik, medan övriga länder har högertrafik.

— — —

Kommittén kan — utan att för den skull närmare ingå på denna fråga — icke underlåta att understryka det betydande praktiska värde det skulle ha för den internordiska trafiken om Sverige såge sig i stånd att övergå till högertrafik. Skapandet av enhetliga bestämmelser i detta avseende skulle ytterligare manifesteras de nordiska ländernas vilja och förmåga att lösa frågor av gemensamt intresse i det goda samförståndets och de ömsesidiga hänsynens tecken.»

Kommittén står fast vid detta sitt uttalande. Resultaten av de nu av kommittén framlagda utredningarna beträffande resefrekvensen mellan de nordiska länderna samt trafikolyckorna i samband med den internordiska trafiken har ytterligare styrkt detta uttalande. Uppenbarligen ligger det en stor nackdel i att Sverige — i motsats till

grannländerna — har vänstertrafik, ett förhållande, som enligt den framlagda resefrekvensundersökningen under ett enda år (1954) föranledde mer än 13 miljoner individuella trafikomläggningar. Detta antal kommer givetvis att öka högst avsevärt i takt med det ökade trafikutbyte, som kan förväntas mellan de nordiska länderna.

Såsom framgår av den under kapitel V gjorda sammanfattningen av resultatet av expertutredningen rörande omfattningen och beskaffenheten av de trafikolyckor i respektive länder, i vilka främmande nordiska motorfordonsförare varit inblandade, föranledde bristande efterlevnad av gällande regler för höger- resp. vänstertrafik under ett enda år (1954) 287 trafikolyckor (av sammanlagt 726). Till detta antal olyckor synes kunna läggas ungefärligen 150 olyckor, till vilkas tillblivelse ovanan vid ett annat lands trafiksystem kan antas ha medverkat.

Med den kraftiga utveckling av resefrekvensen mellan de nordiska länderna, som kan förutses, kommer givetvis det totala antalet olyckor på grund av olikheten i trafiksystemen — även om det relativt sett icke skulle öka — att stiga kraftigt. Med lika regler i förevarande avseende skulle trafiken över gränserna i största allmänhet löpa smidigare. Ur dansk, finsk och norsk synpunkt är det naturligtvis angeläget, att det osäkerhetsmoment som vänstertrafiken i Sverige innebär för danska, finska och norska trafikanter undanröjes. Detsamma gäller naturligtvis för svenska trafikanter i de nordiska grannländerna.

Kommittén har i fråga om bestäm-

melserna beträffande *möte och omkörning* funnit det ur trafiksäkerhetssynpunkt ganska väsentligt, att föreskrifterna om vad fordonsförare har att iakttaga vid passerandet av övergångsställe för gående enhetliggöras. Vidare vill kommittén framhålla, att den funnit den svenska bestämmelsen om skyldighet att avgiva omkörningssignal samt den svenska rekommendationen till den omkörde att avge svarssignal utgöra ett riskmoment såtillvida, att en svensk motorfordonsförare kan antas utgå från dels att, då han färdas i ett grannland, omkörningssignal avgives före en omkörning och dels att, hemma i Sverige, trafikanter från länder med andra regler i detta avseende avger omkörningssignal.

Beträffande den svenska särbestämmelsen om *obligatoriskt stopp före infart på huvudled* må anmärkas, att denna regel till skillnad från motsvarande stadganden i övriga nordiska länder gäller oavsett om ett stoppmärke finnes uppsatt på tillfartsvägen eller ej. Stoppmärke kommer att finnas på allmänna vägar, men icke alltid på de enskilda. Olikheten mellan reglerna kan medföra risk därigenom att en dansk, finsk eller norsk trafikant i Sverige tror sig ha rätt att köra ut på huvudleden utan att först stanna, eftersom något stoppmärke ej funnits uppsatt, under det att de svenska trafikanterna som kommer på huvudleden anser sig kunna räkna med att intet fordon föres direkt ut från en sidoväg.

Kommittén har vidare funnit att de skiljaktigheter, som finnes länderna emellan i fråga om vad som skall iakttagas vid *korsande möte i andra fall* än då den ena vägen är huvudled, utgör en fara för trafiksäkerheten. Det är därför önskvärt att åstadkomma största möjliga likformighet i fråga om reglerna för väjningsplikt och företrädesrätt vid korsande möte.

Frågan om fordons *belysning under mörker* hör utan tvekan till de ur trafiksäkerhetssynpunkt mera väsentliga. Detta gäller icke minst bestämmelserna om belysning å fordon, som under mörker är uppställt på väg. De i Danmark och Sverige skärpta bestämmelserna beträffande belysning å parkerade fordon har befunnits motiverade av att ingen eller dålig belysning ofta förorsakat svåra olyckor. Det ökade antalet olyckor, som i Sverige inträffat på grund av att cyklister i mörker icke observerats av bakifrån kommande motorfordonsförare har också motiverat införandet av den svenska bestämmelsen om obligatorisk baklykta å cykel. Önskvärt är att de olika ländernas bestämmelser i detta avseende bringas till bättre överensstämmelse.

Kommittén har funnit detaljbestämmelserna om hur *utskjutande last* skall utmärkas vara så olika utformade i respektive länder att det torde vara förenat med vissa svårigheter för trafikanter från ett grannland att känna till dessa föreskrifter. Kommittén vill understryka nödvändigheten av att såvitt möjligt samma regler i detta avseende åstadkommes.

Vad vidare angår de *olikheter* i de nordiska ländernas trafikregler, som i kapitel IV hänförts till sådana som icke direkt kan anses utgöra en fara för trafiksäkerheten men *som vållar osäkerhet i trafiken på grund av att trafikanterna saknar kännedom om deras existens*, vill kommittén anföra följande.

Beträffande *hastighetsbestämmelserna* har kommittén visserligen särskilt observerat den i Norge föreskrivna allmänna hastighetsbegränsningen till 70 km/tim. som en väsentlig olikhet i lagstiftningen i förhållande till de övriga ländernas motsvarande bestämmelser, men kommittén har icke funnit sig böra göra något särskilt uttalande på denna punkt. Kommittén har emellertid upp-

märksammat den möjlighet att i särskilda fall medge högre hastighet för viss vägsträcka, som förefinnes jämlikt 20 § motorvognloven, och som enligt uppgift redan vid något tillfälle utnyttjats.

Däremot har kommittén svåriligen kunnat finna några bärande skäl för att ha olika viktgränser vid fastställandet av högsta tillåtna hastighet för vissa slag av tyngre fordon. Kommittén vill därför ifrågasätta, om det finns anledning att bibehålla dessa olikheter i viktgränsbestämningarna.

Kommittén har vidare funnit de varierande hastighetsbegränsningarna i tätbebyggt område vara ägnade att skapa svårigheter för den enskilde trafikanten, enär denne många gånger ej torde ha kännedom om de föreliggande olikheterna.

Beträffande hastighetsbestämmelserna över huvud taget vill kommittén framhålla önskvärdheten av största möjliga likformighet, vilket skulle bidra till att underlätta trafiken mellan länderna.

Den i de svenska bestämmelserna förekommande rekommendationen om hastighetsbegränsning vid passerandet av järnvägs korsning är givetvis svår att känna till för en icke-svensk nordbo. I de övriga nordiska länderna gäller nu allmänna föreskrifter om skyldighet att minska hastigheten vid passerandet av järnvägs korsning.

Den danska regeln om förbud att stanna närmare än fem meter framför ljussignal vid järnvägs korsning torde i och för sig vara ändamålsenlig. Då emellertid jämväl en dylik särbestämmelse är svår att känna till för trafikanten från övriga nordiska länder, vore det önskvärt med enhetliga bestämmelser härvidlag. Det är givetvis över huvud taget önskvärt att i fråga om passerandet av järnvägs korsningar ha enhetliga regler i de nordiska länderna,

enär passerandet av dylika korsningar utgör ett stort faromoment i trafiken.

Variationerna i de olika ländernas bestämmelser om *åliggande efter trafikolycka* förefaller att kunna skapa missförstånd. Kommittén finner det därför önskvärt att man söker åstadkomma en bättre samordning av dessa bestämmelser.

Den norska bestämmelsen om skyldighet att *stanna för utryckningsfordon* samt den danska bestämmelsen om att man icke får följa ett utryckningsfordon på ett avstånd mindre än 100 meter synes tillhöra de särbestämmelser, om vilkas existens en trafikant från ett främmande land sällan äger kännedom.

Olikheterna beträffande *användande av skilda vägbanor* avser främst frågan om mopedernas plats. Kommittén vill här inskränka sig till att omnämna den i Sverige tillsatta mopedutredningen, vilken, enligt vad som blivit upplyst, kommer att i ärendet ta kontakt med övriga nordiska länder.

Kommittén finner det angeläget att *trafiksignalernas innebörd* i de olika nordiska länderna bringas till bästa möjliga överensstämmelse.

Beträffande slutligen de *olikheter, för vilka kommittén icke kunnat finna särskilt bärande motiv*, vill kommittén framhålla följande angående det under kapitel IV omnämnda exemplet på reglerna för fordons *stannande och uppställning*. Skiljaktigheterna i dessa bestämmelser torde icke ha betydelse ur trafiksäkerhetssynpunkt. Däremot torde det vara svårt för den enskilde trafikanten att känna till exempelvis de i de olika länderna varierande avstånden från vägkorsning eller övergångsställe, inom vilka fordon ej får uppställas. Kommittén ifrågasätter, om icke dessa bestämmelser skulle kunna göras relativt enhetliga.

Sammanfattningsvis vill kommittén anföra följande.

Ett värdefullt och resultatrikt nordiskt samarbete har hittills ägt rum på trafiklagstiftningens område. De nya trafikförfattningar, som nu gäller i Danmark och Sverige, och de förslag, som på finskt och norskt håll utarbetats och som inom kort kommer att föreläggas finska respektive norska regeringarna, bär i många stycken prägel av detta samarbete.

Kvar står likväl en rad olikheter, vilka antingen är av den karaktären att de kan skapa osäkerhet i den internordiska trafiken och därmed utgöra en fara för trafiksäkerheten, eller verkar förvirrande, när en trafikant från ett annat land ofta icke kan antas äga kännedom om deras existens. Den internordiska trafiken har under de senaste åren starkt ökat, och alla tecken tyder på en ytterligare ökning av denna trafik. Om en trafikant visste att samma regler gällde i grannländerna som i hemlandet skulle detta tvivelsutan skapa större säkerhet och smidighet i trafiken mellan länderna. Åtskilliga olycksrisker skulle därigenom elimineras, något som i sin tur skulle stimulera trafikutbytet mellan länderna.

Kommittén vill i detta sammanhang fästa uppmärksamheten på de på sid. 128 gjorda rekommendationerna om ett fortlöpande samarbete mellan de nordiska länderna på trafiksäkerhetens om-

råde samt beträffande fordons konstruktion och tekniska utrustning.

Kommittén har också vid genomgången av trafikreglerna funnit, att en ytterligare samordning av de olika ländernas bestämmelser utan större svårighet borde kunna komma till stånd. Kommittén har dock icke ansett sin uppgift vara att bedöma, vilka regler i de olika ländernas trafikförfattningar, som är de mest ändamålsenliga annat än i vissa speciella fall. Det konkreta samordningsarbetet bör enligt kommitténs mening ske efter förberedelser på expertplanet.

Innan ett sådant arbete igångsättes, torde någon tid böra förflyta, så att erfarenheter kan vinnas av de nya trafikförfattningarna i respektive länder.

Kommittén hemställer därför till regeringarna att så snart det bedömes lämpligt tillkalla en nordisk expertkommitté med uppgift att framlägga konkreta och detaljerade förslag till gemensamma nordiska trafikregler.

Kommittén erinrar om hur en liknande samordning ägt rum inom åtskilliga andra lagstiftningsområden. Värdet av att så skett är erkänt och vitsordat. En gemensam nordisk trafiklagstiftning, främst i vad avser trafikreglerna, skulle utgöra ytterligare ett betydelsefullt led i strävandena att underlätta den internordiska samfärdseln och knyta de nordiska folken närmare varandra.

Gjøvik den 9 september 1955

<i>Kaj Bundvad</i>	<i>Olavi Kajala</i>	<i>Hj. Larsen</i>	<i>Rolf Edberg</i>
<i>Niels Elgaard</i>	<i>Uno Hannula</i>	<i>Hans Borgen</i>	<i>Leif Cassel</i>
<i>Einar P. Foss</i>	<i>Eino Kilpi</i>	<i>Paul Ingebretsen</i>	<i>J. F. Grym</i>
<i>Oluf Steen</i>	<i>Yrjö Soini</i>	<i>Håkon Johnsen</i>	<i>Filip Kristensson</i>
<i>/ Hans P. Gøttrik</i>	<i>Bruno Suviranta</i>	<i>Sven Nielsen</i>	<i>Olof Pålsson</i>
	<i>Ebba Östenson</i>	<i>/ Alf Gunstrøm</i>	<i>/ Claes Huldtgren</i>
	<i>/ Matti Cawén</i>		

Reservation och särskilt yttrande av den svenske ledamoten herr Pålsson

Emot kommitténs uttalande ifråga om de olika trafiksystemen (högerresp. vänstertrafik) och kommitténs rekommendation om införande av högertrafik i Sverige får jag anmäla avvikande mening och därvid anföra.

Kommitténs starkt positiva uttalande för högertrafik i Sverige är sådant, att jag till en början måste ifrågasätta om det kan vara lämpligt, att en parlamentarisk kommitté, sammansatt av medlemmar från de fyra nordiska länderna Danmark, Finland, Norge och Sverige, ger en så pass kraftig rekommendation till lösande av ett föreliggande speciellt problem i ett av de nämnda länderna. Detta spörsmål är ju dock i första hand uteslutande en svensk angelägenhet. Då denna rekommendation från kommittén i betänkandet nu givits en så kraftig form, och då betänkandet nu framlägges vid en tidpunkt, då frågan befinner sig i ett avgörande skede, får rekommendationen lätt karaktären av opåkallad omsorg. Detta framträder så mycket mera markerat som kommittén i alla andra hithörande trafikfrågor varit ytterst försiktig ifråga om att giva rekommendationer, och i de flesta fall nöjt sig med att konstatera föreliggande skiljaktigheter på trafiklagstiftningens område.

Beträffande sedan det utredningsmaterial och den statistik över trafikolyckor betänkandet bygger på, verkar densamma icke övertygande. Den av experter vid statens trafiksäkerhetsråd verkställda undersökningen har begränsats till att avse sådana vägtrafikolyckor i de nordiska länderna Danmark, Finland, Norge och Sverige, i vilka främmande nordiska motorfordonsförare varit inblandade. Såsom uppgivits har på grund av tidsnöd undersökningen begränsats till att avse de vägtrafikolyckor,

som inträffat i de nämnda länderna under år 1954. Även om man bortser från den omständigheten, att statistik för ett enda år i förevarande fall är ett allt för litet material för att grunda omdömen och antaganden på, så förefaller utredningsmännens sätt att bearbeta detta material, enligt min mening, något otillfredsställande. Att framräkna de främmande motorfordonsförarnas andel i procent av olyckorna i ett visst land, utan att samtidigt redovisa storleken av den vagnpark från det åsyftade landet, som under den undersökta tidsperioden framförts i det land där olyckorna inträffat, förefaller icke riktigt. Det är, enligt min mening, olycksprocenten i förhållande till vagnparkens storlek, som kan ge en utgångspunkt för bedömandet av huruvida vänstertrafikens motorfordonsförare är anledning till proportionsvis flera olyckor i ett land med högertrafik än motorfordonsförare från land med högertrafik i hemlandet. — Det har i detta avseende sagts mig, att en sådan statistik för att bli rättvisande jämväl borde omfatta ett land med högertrafik än motorfordonsförare i det främmande landet kördä km, och att en sådan fullständig statistik ej går att åstadkomma. Även om så skulle vara fallet, vilket här ej skall diskuteras, så utgör den omständigheten att man ej kan framskaffa den *bästa* statistiken, inte skäl för att man ej skulle kunna framskaffa en *bättre* statistik än den nu i betänkandet föreliggande.

Såsom jag tidigare framhållit är problemet i första hand en svensk angelägenhet. Då jag härvidlag vägt, å ena sidan kostnaderna för en omläggning till högertrafik jämte de vid en sådan trafikomläggning uppkommande olycksriskerna, mot å andra sidan de av kommittén såsom huvudskäl för sin rekommendation om övergång till högertra-

fik anförda argumenten om utvecklingen av den internationella landsvägstrafiken och intresset av enhetliga trafikregler länderna emellan, finner jag att övervägande skäl talar för ett bibehållande av vänstertrafiken i Sverige.

Då den nu föreliggande expertutred-

ningen genom det framlagda materialet samt kommitténs argumentation i övrigt sålunda ej kunnat förebbringa för mig övertygande skäl för en övergång till högertrafik, har jag ansett mig *ej* kunna biträda kommitténs rekommendation härom.

Undersökning beträffande frekvensen av nordbors resor mellan de nordiska länderna under åren 1947 och 1949—1954

I det följande återgivna uppgifter rörande resefrekvensen mellan de nordiska länderna grundar sig i huvudsak på material, som ställts till kommitténs förfogande av generaltullstyrelsen, järnvägsstyrelsen och statens utlänningskommission i Sverige.

Med nordbor förstås danska, finska, norska och svenska medborgare. Enär ett flertal tullstationer för ett eller flera år ej kunnat lämna specificerade uppgifter på personbilar, omnibussar, lastbilar och övriga motorfordon utan endast en totalsumma för motorfordonen, har det ej varit möjligt att i ett sammandrag ange de olika fordonsslagen. Nedanstående uppgifter anger således blott det totala antalet i Norden registrerade motorfordon samt antalet nordbor, som passerat över gränserna.

Med resa förstås i denna redogörelse en persons förflyttning över gräns. Om samma person passerat gränsen två gånger redovisas detta alltså som två resor.

I. Antalet motorfordon tillhörande nordbor samt antalet nordbor, som under åren 1947 och 1949—1954 inkommit från eller avrest till Norge över tullstationer vid mellanriksvägarna och med järnväg

*a. Anmärkningar beträffande landsvägs-
trafiken.*

I det av generaltullstyrelsen lämnade materialet saknas uppgifter på antalet

resor för åren 1947 och 1949 över Vassbotten och för år 1950 över Hån. Antalet resor under de övriga åren över dessa tullstationer har varit följande:

År	Vassbotten	Hån
1947	—	108 974
1949	—	156 714
1950	113 670	..
1951	96 227	193 800
1952	88 813	236 546
1953	157 140	201 232
1954	291 700	274 806

I följande sammandrag har antalet resor ifrågavarande år beräknats till följande:

Vassbotten.....	1947	90 000
»	1949	95 000
Hån.....	1950	175 000

*b. Anmärkningar beträffande järnvägs-
trafiken.*

Antalet resor som gjorts på järnväg över gränsen mot Norge (med undantag av Kornsjö) har beräknats med ledning av uppgifter, som lämnats av den svenska och norska passkontrollen i Charlottenberg resp. Magnor, tullstationen i Meråker (resor över Storlien) och politimesteren i Narvik (resor över Vassijaure). Den norska uppgiften på resor över Vassijaure avser blott antalet norrmän och antalet resande av andra nationaliteter; med hjälp av uppgifter som erhållits från utlänningskommissionen

har dock antalet resor, som företagits av nordbor, kunnat beräknas över denna gränsstation.

Fullständiga uppgifter saknas på antalet resor över Kornsjö. De av utlänningskommissionen meddelade uppgifterna avser blott antalet resor, som gjorts av danska och norska medborgare åren 1949—1951 respektive av övriga utländska medborgare (den sist-

nämnda kategorin t. o. m. 1952 inkluderande finska medborgare). Uppgift har således icke kunnat lämnas på antalet svenska, ej heller på antalet finska medborgare. Här nedan återges de uppgifter, som erhållits från statens utlänningskommission beträffande antalet järnvägsresor över Kornsjö. För jämförelse anges samtidigt motsvarande uppgifter för Charlottenberg.

	1947	1949	1950	1951	1952	1953	1954
<i>Över Kornsjö</i>							
Danska och norska medborgare.....	—	178 970	172 617	193 425	—	—	—
Övriga utländska medborgare.....	—	22 442	24 069	24 747	30 312	¹ 24 563	¹ 30 820
<i>Över Charlottenberg</i>							
Danska och norska medborgare.....	—	118 708	129 818	166 869	—	—	—
Övriga utländska medborgare.....	—	20 217	24 615	26 470	28 264	¹ 20 528	¹ 22 400

¹ Exkl. finska medborgare.

Åren 1953 och 1954, då finska medborgare ej medräknats i kategorien »Övriga utländska medborgare», utgjorde över Charlottenberg sistnämnda kategori 8 å 9 % av totala antalet järnvägsresor, vilkas antal då var ca 231 000 respektive 293 000.

Antalet resor gjorda av »Övriga utländska medborgare» var under åren 1949—1953 i stort sett detsamma över de båda gränsstationerna; år 1954 var detta antal större över Kornsjö än över Charlottenberg.

Antalet resor, gjorda av danska och norska medborgare var åren 1949—

1951, för vilka år uppgifter alltså kunnat erhållas, större över Kornsjö än över Charlottenberg. Ehuru uppgifter saknas på antalet resor, som gjorts av svenska medborgare, synes man kunna antaga, att andelen icke nordbor är mindre över Kornsjö än över Charlottenberg. Om denna andel beräknas till 8 %, erhålles följande antal järnvägsresor, som gjorts av nordbor över Kornsjö (tusental). (Man torde här kunna bortse från finska medborgare, då deras antal torde vara ringa över denna gränsstation.)

1947	1949	1950	1951	1952	1953	1954
¹ 230	258	277	285	349	282	354

¹ Uppskattad siffra.

Antalet polletterade bilar från Kiruna till Narvik har på grund av den ringa mängden ej ansetts behöva bli

undersökt. (Under år 1954 var antalet ca 200 st.)

Med ledning av de erhållna uppgifter-

ra kan antalet resor (i tusental), som olika gränsstationerna mot Norge uppskattas till följande.

	1947	1949	1950	1951	1952	1953	1954
Kornsjö.....	230	258	277	285	349	282	354
Charlottenberg.....	170	187	197	234	255	211	271
Storlien.....	50	57	55	73	101	78	77
Vassijaure.....	92	90	83	80	95	103	128
Summa	542	592	612	672	800	674	830

c. Sammandrag av antalet motorfordon tillhörande nordbor samt antalet nordbor, som färdats mellan Sverige och Norge.

	Tusental						
	1947	1949	1950	1951	1952	1953	1954
Antal motorfordon.....	170	222	243	289	428	561	813
Antal resor							
a) Landsväg.....	1 069	1 331	1 375	1 516	2 235	2 571	3 685
b) Järnväg ¹	542	592	612	673	800	674	830
Summa a + b	1 611	1 923	1 987	2 189	3 035	3 245	4 515

¹ Uppskattat antal.

II. Antalet motorfordon tillhörande nordbor samt antalet nordbor, som under åren 1947 och 1949—1954 inkommit från eller avrest till Finland över Haparanda, Övertorneå, Pello och Karesuando samt med båt över Stockholm

a. Anmärkningar.

Hänsyn har ej tagits till den båttrafik, som förekommer över exempelvis Umeå och Örnsköldsvik. Uppgifter saknas för år 1947 på antalet motorfordon över landgränsen.

I av passkontrollen i Stockholm lämnade uppgifter om passageraretrafiken sjöledes vid Stockholm inkluderas den trafik, som går exempelvis Leningrad—Stockholm—London och Stockholm—Travemünde, och som ombesörjes av passagerarförande lastfartyg; dessa kategorier uppskattas av passkontrollen utgöra en mycket ringa del av det uppgivna totala passagerarantalet. I uppgiften skiljes vidare blott mellan svenskar och utlänningar för åren 1947—

1951 och mellan danska, norska och svenska medborgare å ena sidan och övriga (inkl. finska medborgare) å andra sidan för år 1952. I uppgifterna för åren 1953 och 1954 skiljes däremot på nordbor och övriga resande.

Om hänsyn ej tages till att en viss del av Stockholms passageraretrafik sjöledes går till andra länder än Finland, utgjorde antalet resor över Stockholms hamn av icke nordbor år 1953 6 % och år 1954 8 % av totala antalet resor.

Om 93 % av det uppgivna totalantalet resor över Stockholms hamn antas utgöra det antal resor, som företagits av nordbor till och från Finland åren 1947 och 1949—1952, erhålles följande antal resor (i tusental).

1947	1949	1950	1951	1952	1953	1954
121	170	192	247	248	243	249

b. Sammandrag av antalet motorfordon tillhörande nordbor samt antalet nordbor, som färdats mellan Sverige och Finland.

	Tusental						
	1947	1949	1950	1951	1952	1953	1954
Antal motorfordon							
a) Över landgräns.....	—	50	64	103	215	306	484
b) » Stockholms hamn.....	0,6	1	2	3	5	6	5
Summa a + b	—	51	66	106	220	312	489
Antal resor							
a) Över landgräns.....	—	850	1 081	1 595	1 648	1 790	2 088
b) » Stockholms hamn.....	121	170	192	247	248	243	249
Summa a + b	—	1 020	1 273	1 842	1 896	2 033	2 337

III. Antalet motorfordon tillhörande nordbor samt antalet nordbor, som under åren 1947 och 1949—1954 inkommit från eller avrest till Danmark över Göteborg, Hälsingborg, Landskrona och Malmö

a. Anmärkningar.

Hänsyn har ej tagits bland annat till den trafik, som förekommer mellan Ystad/Simrishamn och Bornholm, och som till viss del utgöres av transito-trafik.

Det siffermaterial, som varit tillgängligt för bedömning av antalet resor, som företagits av nordbor över Hälsingborg och Malmö, har för detta syfte delvis varit bristfälligt. Statens järnvägars statistik omfattar den totala resande- respektive motorfordonstrafiken på SJ och DSB färjor och Öresundsbolagens båtar. De uppgifter, som kunnat lämnas av utlänningskommissionen, avser antalet icke nordbor. T. o. m. juli 1952 har finska medborgare icke räknats såsom nordbor i dessa uppgifter.

Då endast de nämnda uppgifterna varit tillgängliga jämte vissa knapphändiga uppgifter över den privata båttrafiken till och från Hälsingborg och

Malmö, som på senare år kraftigt ökat, saknas tillräckligt underlag för att få fram helt tillförlitliga siffror, och en felmarginal på 10 à 12 % är ej otänkbar.

En undersökning, som med anledning av riksdagsman Dicksons enkla fråga i riksdagens andra kammare den 19 oktober 1953 gjordes angående Öresunds-trafikens omfattning, visade, att antalet resor, som gjordes av icke-skandinaver över Öresund under åren 1951, 1952 och 1953 utgjorde ca 6 % av totala antalet resor. Viss kontroll av siffrorna i nedanstående sammanställning har visserligen gjorts, men siffrorna lämnas med reservation för att sagda procenttal kan ha varierat under perioden, liksom även för de osäkra tal, som man här delvis måst räkna med på grund av de knapphändiga uppgifterna om den privata båttrafiken. Det antal motorfordon, som överförts mellan Hälsingborg och Helsingör och mellan Malmö och Köpenhamn har ej kunnat specificeras på nordbor och övriga. Endast totalantalet motorfordon med SJ och DSB färjor och med Öresundsbolagens båtar redovisas därför.

b. Sammandrag av antalet motorfordon tillhörande nordbor samt antalet nordbor, som färdas mellan Sverige och Danmark.

	Tusental						
	1947	1949	1950	1951	1952	1953	1954
Antal motorfordon							
a) Göteborg + Landskrona.....	1	3	4	7	8	15	30
b) Hälsingborg + Malmö.....	¹ 60	¹ 116	¹ 136	¹ 152	¹ 184	¹ 217	¹ 252
Summa a + b	¹ 61	¹ 119	¹ 140	¹ 159	¹ 192	¹ 232	¹ 282
Antal resor							
a) Göteborg + Landskrona.....	77	89	106	147	377	632	994
b) Hälsingborg + Malmö (appr.).....	2 050	3 330	3 400	3 300	4 230	5 200	5 350
Summa a + b (appr.)	2 127	3 419	3 506	3 447	4 607	5 832	6 344

¹ Inkl. icke-nordbor över Hälsingborg och Malmö.

IV. Totalsammandrag av antalet motorfordon tillhörande nordbor samt antalet nordbor, som färdats mellan Sverige å ena sidan samt Danmark, Finland och Norge å andra sidan

	Tusental						
	1947	1949	1950	1951	1952	1953	1954
Antal motorfordon							
a) Norge.....	170	222	243	289	428	561	813
b) Finland.....	—	51	66	106	220	312	489
c) Danmark.....	¹ 61	¹ 119	¹ 140	¹ 159	192	¹ 232	¹ 282
Summa a + b + c	—	¹ 392	¹ 449	¹ 554	¹ 840	¹ 1 105	¹ 1 584
Antal resor							
a) Norge.....	1 611	1 923	1 987	2 189	3 035	3 245	4 515
b) Finland.....	—	1 020	1 273	1 842	1 896	2 033	2 337
c) Danmark.....	2 127	3 419	3 506	3 447	4 607	5 832	6 344
Summa a + b + c	—	6 362	6 766	7 478	9 538	11 110	13 196

¹ Inkl. icke-nordbor över Hälsingborg och Malmö.

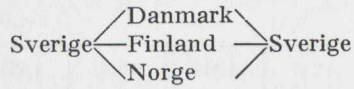
Variationerna i resefrekvensen har åskådliggjorts å bifogade diagram I och II.

Diagram III åskådliggör hur ökning-

en i resefrekvensen fördelar sig på å ena sidan landsväg och å andra sidan järnväg.

Diagram 1.

Antal motorfordon tillhörande nordbor.



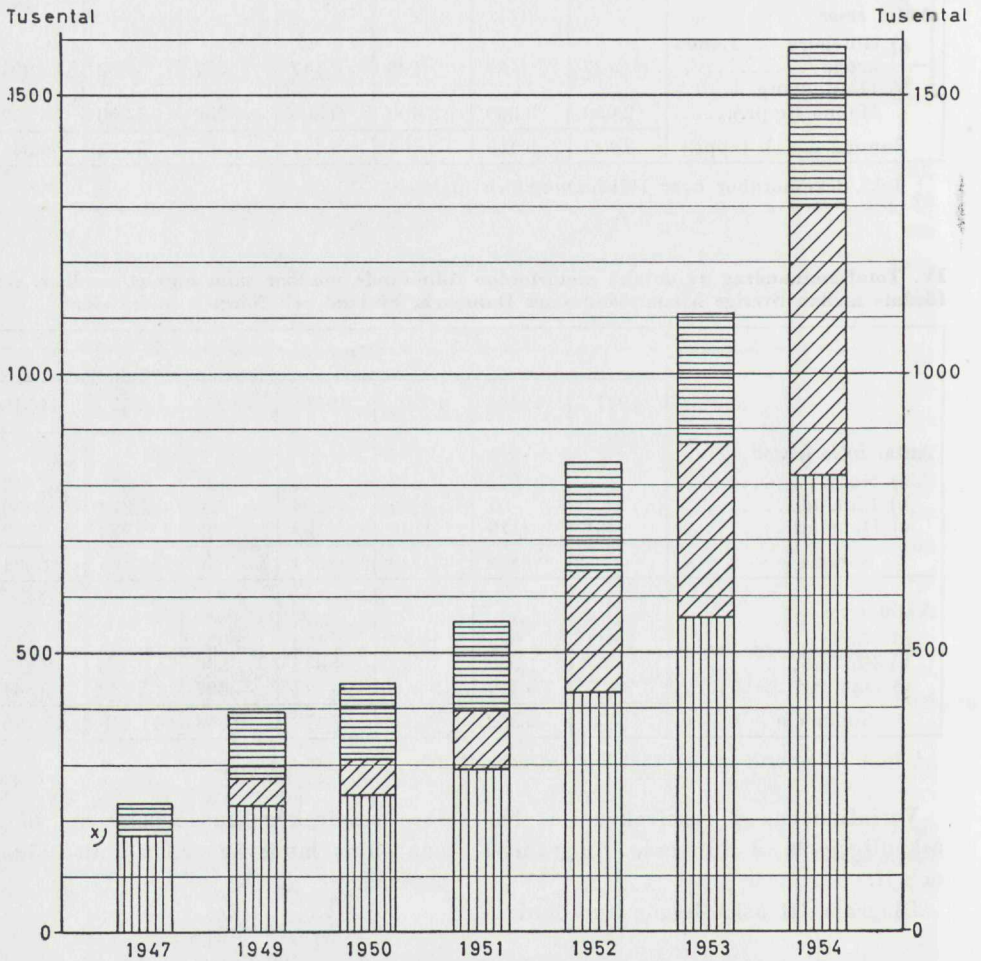
= Danmark
(inkl. icke nordbor över Hälsingborg och Malmö)



= Finland



= Norge



x) Uppgift för Finland saknas.

Diagram II
Antal resor (nordbor).



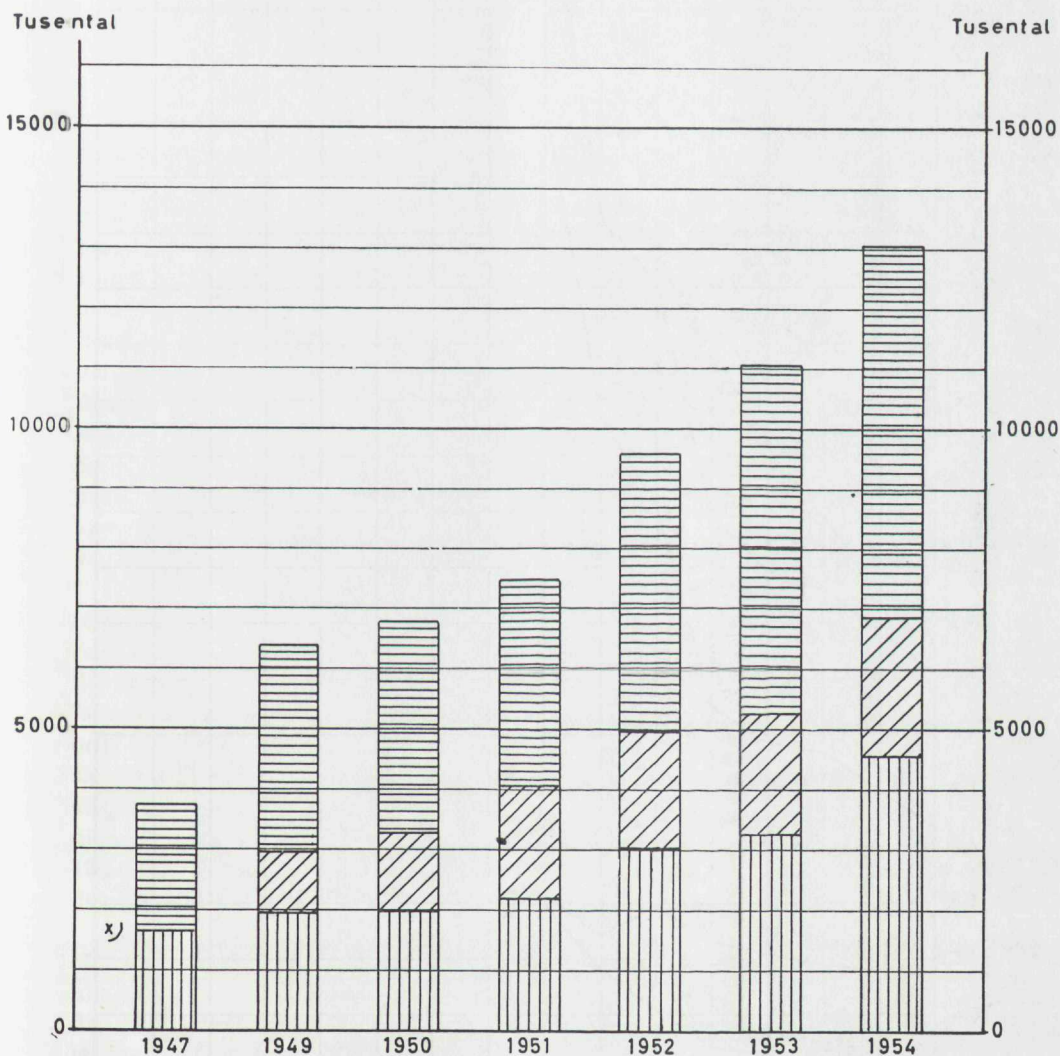
= Danmark



= Finland



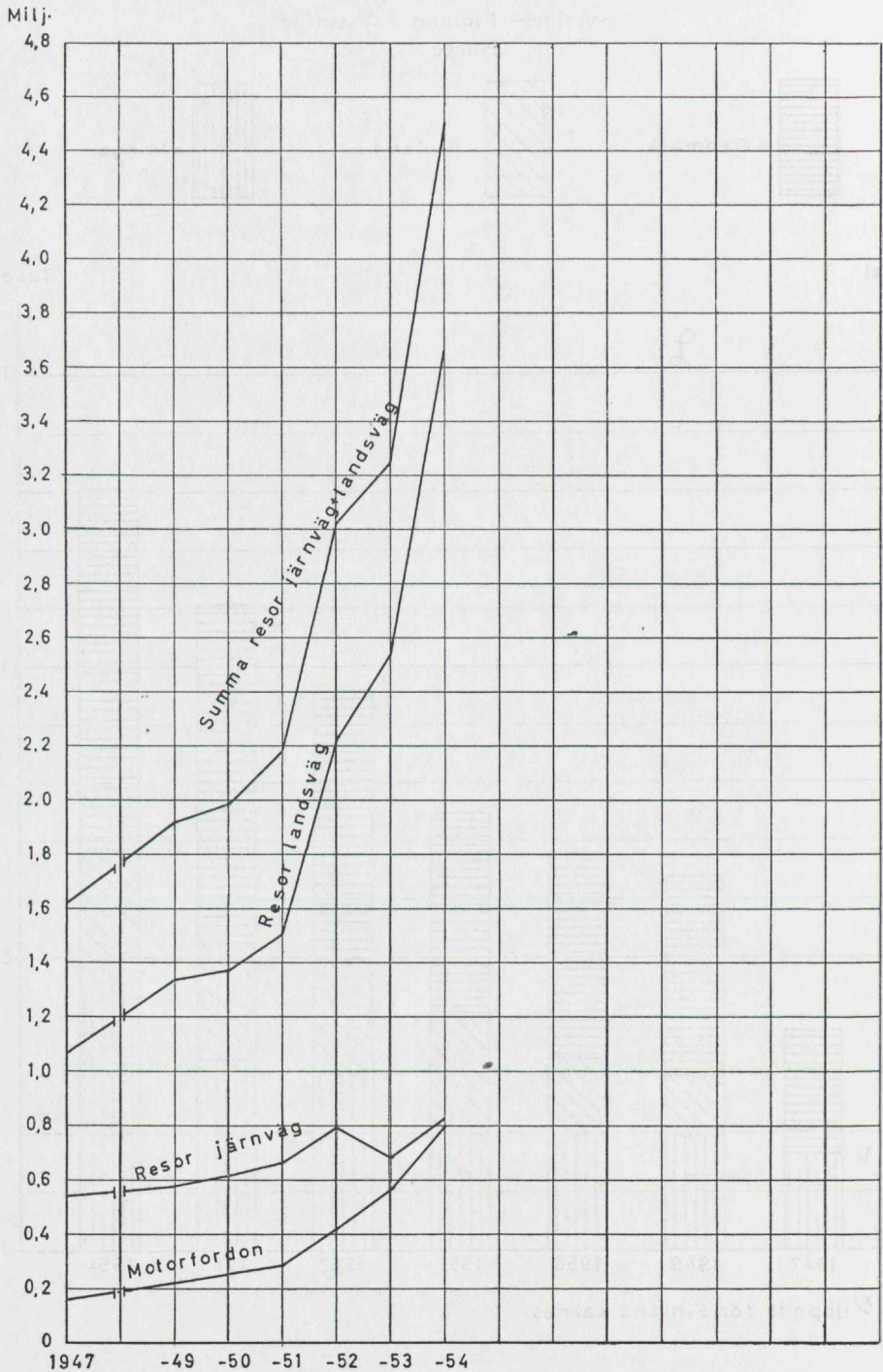
= Norge



x) Uppgift för Finland saknas.

Diagram III.

Antal motorfordon tillhörande nordbor samt antal resor (nordbor)
Sverige—Norge—Sverige.



Utredning i syfte att klarlägga de faror och olägenheter, som kan vara förbundna med att de nordiska länderna har olika vägtrafikbestämmelser

För att på ett mera konkret sätt belysa de faror och olägenheter, som skillnader i de nordiska ländernas trafiklagstiftningar kan medföra för den internordiska trafiken, har undertecknade inom statens trafiksäkerhetsråds kansli på uppdrag av Nordiska parlamentariska kommittén för friare samfärdsl m. m. i första hand företagit en undersökning rörande orsakerna till sådana vägtrafikolyckor i de nordiska länderna Danmark, Finland, Norge och Sverige, i vilka främmande nordiska motorfordonsförare (exempelvis danskar i Sverige och norrmän i Finland) varit inblandade.

Då endast en kortare tid stod till buds för en sådan undersöknings genomförande, kunde icke medhinnas, att undersökningsmaterial för en mera omfattande tidsperiod hopsamlades. Därför och då det ansetts angeläget att få ett så färskt material som möjligt, har de vägtrafikolyckor, som inträffat i de nämnda länderna under kalenderåret 1954, utvalts för den ifrågavarande undersökningen.

Källor till kunskapen om de trafikolyckor, som omfattats av undersökningen, har varit uppgifter, som de skilda polismyndigheterna i resp. länder lämnat å fastställda blanketter till den centrala statistiska myndigheten om in-

träffade polisundersökta vägtrafikolyckor. Dessa uppgifter är kortfattade och i regel föga uttömmande. Ett klarläggande av omständigheterna i samband med en trafikolycka kräver i de flesta fall tillgång till ett omfattande material såsom fullständiga polisförhørs- och domstolsprotokoll. Det har emellertid ansetts omöjligt att på den korta tid, som stod till buds för undersökningens genomförande, komplettera statistikuppgifterna med sådant material.

Vid sidan av det förhållandet, att undersökningsmaterialet icke är så uttömmande, som varit önskvärt, måste även framhållas, att formulären till de olika ländernas statistikuppgifter i sig själva är olika och att dessa formulär icke är ifyllda på ett enhetligt sätt.

Slutligen må omnämnas, att det olycksmaterial, som varit föremål för undersökningen är relativt begränsat.

På grund av nu nämnda svagheter hos det bearbetade materialet bör viss försiktighet iakttagas, då slutsatser drages på grundval av utredningsresultaten.

Ifrågavarande undersökning syftade närmast till att ur ett olycksmaterial söka få klarlagt, huruvida olägenheter är förknippade med att de nordiska länderna, som har stort och ständigt utbyte av trafikanter, i väsentliga avseenden har olika trafikregler. Då planerna

för förevarande undersökning uppgjordes, framstod det ganska klart, att ett sådant klarläggande kunde ske endast i ett fåtal fall, även om undersökningen omfattade ett större och mera omsorgsfullt utvalt olycksmaterial. Olikheten i trafiksystemen (höger- resp. vänstertrafik med skilda regler vid korsande möte) borde, räknade man med, ge utslag vid olycksgranskningen. Möjliggen kunde man erhålla besked, om förefintliga olikheter i hastighetsbestämnelserna och i reglerna för möte och omkörning bidrar till olyckors inträffande.

Undersökningsmaterialet omfattar 1 086 polisundersökta vägtrafikolyckor, vilka, såsom redan nämnts, inträffat år 1954 i Danmark, Finland, Norge och Sverige och i vilka främmande nordiska medborgare deltagit som förare av motorfordon. Undersökningen har gett vid handen, att vederbörande främmande nordbo varit ensam vållande eller medvållande till 726 st. av dessa olyckor. Vållande har således icke förelegat i 360 fall. Dessa två grupper fördelar sig på de olika länderna och medverkande främmande nordiska medborgare i tal, som framgår av följande sammanställning. Beträffande olyckorna i Sverige

har i sammanställningen en uppdelning skett mellan sådana, som inträffat inom stadsområden och sådana, som inträffat utom dessa områden. Uppdelningen har gjorts för att söka påvisa skillnader i olycksavseende mellan jämn och mera sakta flytande trafik å ena sidan och gles men snabbare trafik å andra sidan.

Av sammanställningen kan utläsas, att vid de trafikolyckor i *Danmark*, där svensk förare deltagit, denne sålunda i ca 65 % av alla fall varit vållande eller medvållande till olyckan. Motsvarande tal för norrmän och finnar i Danmark är endast omkring 45 resp. 25 %. I *Finland* är motsvarande siffror för svenska förare ungefär 80 % och för danska resp. norska ca 50 %. Härvid är dock att märka, att antalet finnar i Danmark och danskar och norrmän i Finland är mycket litet. I *Sverige*, där samtliga främmande nordiska förare kommit från länder med annat trafiksystem, har danskar, finnar och norrmän varit vållande eller medvållande till 75 %, drygt 75 % resp. drygt 60 % av de trafikolyckor, i vilka de deltagit.

Materialet från *Norge* uppvisar icke samma fördelning. Detta torde emellertid delvis kunna förklaras av, att det norska materialet i för ifrågavarande

Land, där vederbörande olyckor inträffat	Antal olyckor, vari nedannämnda nordiska motorfordonsförare deltagit ¹							
	Vållande		Ej vållande		Vållande		Ej vållande	
<i>Danmark</i>	<i>Finnar</i>		<i>Norrmän</i>		<i>Svenskar</i>			
hela landet.....	1	3	21	25	152	81		
<i>Finland</i>	<i>Danskar</i>		<i>Norrmän</i>		<i>Svenskar</i>			
hela landet.....	1	1	1	1	27	7		
<i>Norge</i>	<i>Danskar</i>		<i>Finnar</i>		<i>Svenskar</i>			
hela landet.....	49	8	8	6	186	101		
<i>Sverige</i>	<i>Danskar</i>		<i>Finnar</i>		<i>Norrmän</i>			
inom stadsområde...	53	12	14	5	46	36		
utom » ...	67	28	17	4	82	42		
total.....	120	40	31	9	128	78		

¹ Utom en islänning i Danmark.

bedömande viktiga avseenden skiljer sig från de övriga nordiska ländernas.

För att kunna statistiskt säkerställa och signifikansbedöma skillnader i förhållandet vållande /. icke vållande mellan motorfordonsförare från länder med annat trafiksystem än det som råder i det land, där olyckan inträffat, och sådana förare från länder med samma trafiksystem som i »olyckslandet», hade jämförelser med ett kontrollmaterial erfordrats. Som redan anförts, har emellertid tid för en omfattande undersökning ej stått till buds.

Den redovisade sammanställningen torde emellertid även med hänsyn till det nu sagda kunna lämna vissa upplysningar om de frågeställningar, som här är av intresse.

Man kan av sammanställningen konstatera, att i de fall, där en motorfordonsförare från ett nordiskt land deltagit i vägtrafikolycka i ett främmande nordiskt land med annat trafiksystem än i denne förarens hemland (t. ex. svenskar i Danmark och Finland; danskar, finnar och norrmän i Sverige), föraren i fråga varit vållande till 60—80 % av olyckorna.

Motsvarande beräkning för nordiska motorfordonsförare, som deltagit i vägtrafikolycka i nordiskt land med samma trafiksystem som i förarnas hemland, ställer sig osäkrare beroende på det i dessa fall betydligt mindre omfattande siffermaterialet. Det förefaller dock, som om vållandeprocenten i dessa fall skulle ligga lägre än motsvarande procent för förare med annat trafiksystem i hemlandet än i det land, där olyckan inträffat.

Det nu sagda skulle kunna förklaras av att en förare, som kommer från ett trafiksystem till ett annat, har en viss svårighet att anpassa sig till det nya systemet och därför blir vållande till vissa olyckor, som eljest icke skulle

ha inträffat, om han varit van vid systemet i fråga, och som en förare, vilken kommer från ett land med samma trafiksystem, ej råkar ut för i samma omfattning.

I efterföljande tabeller I och II har de i undersökningen ingående olyckor, där främmande nordiska motorfordonsförare varit helt eller delvis vållande till olyckorna, antalsmässigt och procentuellt fördelats efter förhållandena, som bedömts ha utgjort huvudorsakerna till olyckornas inträffande.

Tabell I visar fördelningen av de olyckor, som inträffat i ett land med annat trafiksystem (höger- eller vänstertrafik) än det, som råder i de i olyckorna inblandade förarnas hemland. Tabell II åskådliggör fördelningen av sådana olyckor, som inträffat i ett land med samma trafiksystem som i de inblandade förarnas hemland.

Orsakerna till olyckorna har i tabellerna uppdelats i 5 grupper, A, B, C, D och E. I *grupp A* har upptagits orsaker, som äger samband med själva trafiksystemet (höger- resp. vänstertrafik). Dessa orsaker har i de föreliggande fallen varit lätta att konstatera. Detta borgar i sin tur för, att resultaten i denna grupp är tillförlitliga. Under *gruppen B* redovisas övriga orsaker, vilkas inträffande kan antagas ha berott på, att olika trafikregler föreläggat i det land, där olyckan inträffat, och i den främmande förarens hemland. I fråga om olyckor, som redovisas i tabell I *grupp B* under »Hållit för hög hastighet», »Företagit vårdslös omkörning» och »Gjort oförsiktig igångsättning», kan åtskilliga av dem ha berott på, att den främmande föraren icke respekterat reglerna för det i vederbörande land rådande trafiksystemet (höger- eller vänstertrafik). Det har emellertid ej, såsom beträffande olyckorna under *grupp A*, kunnat konstateras, att

Tab. I. Polisundersökta vägtrafikolyckor år 1954, vållade av nordiska motorfordonsförare i ett nordiskt land med annat trafiksystem än det, som råder i vederbörande förarens hemland.¹

Huvudorsak	N i S lands- bygd	N i S städer	DK i S lands- bygd	DK i S städer	SF i S lands- bygd	SF i S städer	S i DK	S i SF	S i N	Totalt
A.										
Kört på fel sida av vägen	22	2	7	5	5	2	9	6	77	135
Kört för långt ut i vägbanan.....	8	2	6	1	—	1	—	1	—	19
Gjort fel vid korsande möte.....	2	17	3	22	3	2	52	5	27	133
Summa under A	32	21	16	28	8	5	61	12	104	287
B.										
Ej gett företräde för trafik på huvudled eller mera allmänt befaren väg ..	—	—	1	—	—	—	9	—	—	10
Företagit vårdslös omkörning	12	2	6	3	1	1	22	1	18	66
Hållit för hög hastighet .	2	2	6	5	1	1	11	2	34	64
Gjort oförsiktig igångsättning	—	—	—	1	—	—	5	—	8	14
Summa under B	14	4	13	9	2	2	47	3	60	154
Summa under A + B	46	25	29	37	10	7	108	15	164	441
C.										
Gjort fel vid backning ..	—	1	—	2	—	2	5	1	1	12
Gjort för häftig inbromsning.....	2	2	2	2	2	—	5	1	—	16
Kört för nära framförvarande fordon	11	4	3	6	2	2	10	1	3	42
Varit allmänt ouppmärksam	7	7	7	2	2	1	14	—	5	45
Kört av vägen.....	7	—	13	—	—	—	2	3	5	30
Kört omkull med motorcykel	2	—	7	—	1	1	3	—	—	14
Kört mot trafiksignal, som visat rött ljus....	—	—	—	2	—	1	—	—	—	3
Kört fel vid vägmärket »Ej möte».....	1	—	—	—	—	—	—	—	—	1
Kört för nära mötande fordon på smal väg...	—	1	—	—	—	—	—	—	—	1
Givit felaktigt tecken eller felaktig signal	—	—	—	—	—	—	—	—	3	3
Blivit bländad.....	1	—	—	—	—	—	—	—	1	2
Somnat vid ratten.....	2	—	—	—	—	—	1	1	—	4
Varit påverkad av starka drycker.....	1	1	—	1	—	—	1	1	—	5
Öppnat bildörr närmast vägbanans mitt	—	—	—	—	—	—	3	—	—	3
Parkerat fel.....	—	1	—	—	—	—	—	—	2	3
Varit ovan vid det framförda fordonet	—	—	—	—	—	—	—	—	1	1
D.										
Bristfälliga bromsar på vederbörande fordon	1	1	4	—	—	—	—	1	—	7
Fel på fordonets styrinrättning	1	—	—	—	—	—	—	—	—	1
Vägen brustit.....	—	—	—	—	—	—	—	—	1	1
E.										
Övriga.....	—	3	2	1	—	—	—	3	—	9
Summa olyckor	82	46	67	53	17	14	152	27	186	644

¹ Bokstäverna i tabellhuvudet representerar respektive länders nationalitetsbeteckning å motorfordon.

Tabell I. Polisundersökta vägtrafikolyckor år 1954, vållade av nordiska motorfordonsförare i ett nordiskt land med annat trafiksystem än det, som råder i vederbörande förars hemland. (Procentuell fördelning.)¹

Huvudorsak	N i S lands- bygd	N i S städer	DK i S lands- bygd	DK i S städer	SF i S lands- bygd	SF i S städer	S i DK	S i SF	S i N
A.									
Kört på fel sida av vägen.	26,9	4,3	10,4	9,5	29,2	14,3	5,94	22,2	41,14
Kört för långt ut i vägbanan	9,8	4,3	8,9	1,9	—	7,1	—	3,7	—
Gjort fel vid korsande möte	2,4	36,9	4,5	41,6	17,7	14,3	34,32	18,6	14,58
Summa under A	39,1	45,5	23,8	53,0	46,9	35,7	40,3	44,5	55,7
B.									
Ej gett företräde för trafik på huvudled eller mera allmänt befaren väg...	—	—	1,5	—	—	—	5,94	—	—
Företagit vårdslös omkör- ning.....	14,6	4,3	9,0	5,7	5,9	7,1	14,52	3,7	9,72
Hållit för hög hastighet..	2,4	4,3	9,0	9,5	5,9	7,1	7,26	7,4	18,36
Gjort oförsiktig igångsätt- ning.....	—	—	—	1,9	—	—	3,30	—	4,32
Summa under B	17,0	8,6	19,5	17,1	11,8	14,2	31,0	11,1	32,4
Summa under A + B	56,1	54,1	43,3	70,1	58,7	49,9	71,3	55,6	88,1
C.									
Gjort fel vid backning....	—	2,2	—	3,8	—	14,4	3,30	3,7	0,54
Gjort förhäftiginbromsning	2,4	4,3	3,0	3,8	11,8	—	3,30	3,7	—
Kört för nära framförva- rande fordon.....	13,7	8,7	4,5	10,9	11,8	14,4	6,60	3,7	1,62
Varit allmänt ouppmärk- sam.....	8,5	15,4	10,4	3,8	11,8	7,1	8,94	—	2,70
Kört av vägen.....	8,5	—	19,4	—	—	—	1,30	11,1	2,70
Kört omkull med motor- cykel.....	2,4	—	10,4	—	5,9	7,1	1,98	—	—
Kört mot trafiksignal, som visat rött ljus.....	—	—	—	3,8	—	7,1	—	—	—
Kört fel vid vägmärket »Ej möte».....	1,2	—	—	—	—	—	—	—	—
Kört för nära mötande for- don på smal väg.....	—	2,2	—	—	—	—	—	—	—
Givit felaktigt tecken eller felaktig signal.....	—	—	—	—	—	—	—	—	1,62
Blivit bländad.....	1,2	—	—	—	—	—	—	—	0,54
Somnat vid ratten.....	2,4	—	—	—	—	—	0,66	3,7	—
Varit påverkad av starka drycker.....	1,2	2,2	—	1,9	—	—	0,66	3,7	—
Öppnat bildörr närmast vägbanans mitt.....	—	—	—	—	—	—	1,98	—	—
Parkerat fel.....	—	2,2	—	—	—	—	—	—	1,08
Varit ovan vid det fram- förda fordonet.....	—	—	—	—	—	—	—	—	0,54
D.									
Bristfälliga bromsar på ve- derbörande fordon.....	1,2	2,2	6,0	—	—	—	—	3,7	—
Fel på fordonets styrinrätt- ning.....	1,2	—	—	—	—	—	—	—	—
Vägen brustit.....	—	—	—	—	—	—	—	—	0,54
E.									
Övriga.....	—	6,5	3,0	1,9	—	—	—	11,1	—
Summa procent	100	100	100	100	100	100	100	100	100

¹ Bokstäverna i tabellhuvudet representerar respektive länders nationalitetsbeteckning å motorfordon.

Tabell II. Polisundersökta vägtrafikolyckor år 1954, vållade av nordiska motorfordonsförare i ett nordiskt land med samma trafiksystem som i vederbörandes hemland.¹

Huvudorsak	N i DK	N i SF	DK i SF	SF i DK	(Isl. i DK)	DK i N	SF i N	Totalt
A.								
Kört på fel sida av vägen.	1	—	—	—	—	7	2	10
Kört för långt ut i vägbanan	—	—	—	—	—	—	—	—
Gjort fel vid korsande möte	10	—	—	—	—	10	1	21
Summa under A	11	—	—	—	—	17	3	31
B.								
Ej gett företräde för trafik på huvudled eller mera allmänt befaren väg....	1	—	1	—	—	—	—	2
Företagit vårdslös omkörning.....	—	—	—	—	—	4	—	4
Hållit för hög hastighet..	—	—	—	—	—	14	3	17
Gjort oförsiktig igångsättning.....	—	—	—	—	—	1	—	1
Summa under B	1	—	1	—	—	19	3	24
Summa under A + B	12	—	1	—	—	36	6	55
C.								
Gjort fel vid backning....	—	—	—	—	—	1	—	1
Gjort för häftig inbromsning.....	3	—	—	—	—	—	—	3
Kört för nära framförvarande fordon.....	2	—	—	—	(1)	2	—	5
Varit allmänt ouppmärksam.....	2	—	—	1	—	2	—	5
Kört av vägen.....	—	1	—	—	—	3	—	4
Somnat vid ratten.....	—	—	—	—	—	—	—	—
Varit påverkad av starka drycker.....	1	—	—	—	—	—	1	2
Öppnat bildörr närmast vägbanans mitt.....	1	—	—	—	—	—	—	1
Parkerat fel.....	—	—	—	—	—	1	—	1
D.								
Fel på fordonets styrinrättning.....	—	—	—	—	—	—	1	1
E.								
Övriga.....	—	—	—	—	—	4	—	4
Summa olyckor	21	1	1	1	(1)	49	8	82

¹ Bokstäverna i tabellhuvudet representerar respektive länders nationalitetsbeteckning å motorfordon.

så varit förhållandet. Därför har dessa olyckor inte heller redovisats under sistnämnda grupp.

Olyckorna under *grupperna C och D* har icke något direkt intresse i förevarande sammanhang. De har emellertid medtagits här för fullständighetens

skull. I grupp C förefinnes olyckor utöver de under A och B redovisade, vilkas orsaker är hänförliga till den mänskliga faktorn, och under grupp D redovisas olyckor, som orsakats av fel i fråga om det främmande fordonet eller hos faktorn vägen.

Tabell II. Polisundersökta vägtrafikolyckor år 1954, vållade av nordiska motorfordonsförare i ett nordiskt land med samma trafiksystem som i vederbörandes hemland. (Procentuell fördelning.)¹

Huvudorsak	N i DK	N i SF	DK i SF	SF i DK	(Isl. i DK)	DK i N	SF i N
A.							
Kört på fel sida av vägen	4,7	—	—	—	—	14,3	25,0
Kört för långt ut i vägbanan.....	—	—	—	—	—	—	—
Gjort fel vid korsandemöte	47,6	—	—	—	—	20,4	12,5
Summa under A	52,3	—	—	—	—	34,7	37,5
B.							
Ej gett företräde för trafik på huvudled eller mera allmänt befaren väg...	4,7	—	100,0	—	—	—	—
Företagit vårdslös omkörning.....	—	—	—	—	—	8,2	—
Hållit för hög hastighet...	—	—	—	—	—	28,6	37,5
Gjort oförsiktig igångsättning.....	—	—	—	—	—	2,0	—
Summa under B	4,7	—	100,0	—	—	38,8	37,5
Summa under A + B	57,0	—	100,0	—	—	73,5	75,0
C.							
Gjort fel vid backning..	—	—	—	—	—	2,0	—
Gjort för häftig inbromsning.....	14,6	—	—	—	—	—	—
Kört för nära framförvarande fordon.....	9,5	—	—	—	(100,0)	4,1	—
Varit allmänt ouppmärksam.....	9,5	—	—	100,0	—	4,1	—
Kört av vägen.....	—	100,0	—	—	—	6,1	—
Somnat vid ratten.....	—	—	—	—	—	—	—
Varit påverkad av starka drycker.....	4,7	—	—	—	—	—	12,5
Öppnat bildörr närmast vägbanans mitt.....	4,7	—	—	—	—	—	—
Parkerat fel.....	—	—	—	—	—	2,0	—
D.							
Fel på fordonets styrinrättning.....	—	—	—	—	—	—	12,5
E.							
Övriga.....	—	—	—	—	—	8,2	—
Summa procent	100	100	100	100	(100)	100	100

¹ Bokstäverna i tabellhuvudet representerar respektive länders nationalitetsbeteckning å motorfordon.

Om under C upptagna olyckor torde kunna sägas, att de flesta av dem med största sannolikhet skulle ha inträffat, även om de nordiska länderna haft fullt överensstämmande trafikreg-

ler. Bland dessa olyckor kan emellertid även finnas sådana, som orsakats av att motorfordonsförare, som kört i ett land med t. ex. högertrafik och varit ovan vid detta system,

suttit och koncentrerat sig på att komma ihåg och handla i enlighet med systemets regler i sådan grad, att detta minskat hans uppmärksamhet på något annat förhållande, som av vederbörande uppgift från polisen att döma utlöst olyckan. På så sätt kan olyckor uppkomma, där orsakerna till dem endast indirekt sammanhänger med ovana vid det rådande trafiksystemet. Att med siffror påvisa sådana olyckors förekomst har icke varit möjligt vid förevarande utredning.

Under *gruppen E* redovisas slutligen olyckor med så diffusa orsakssammanhang, att de icke kunnat inrangeras under någon av övriga grupper.

Jämföres tabellerna I och II beträffande de olycksorsaker, som kan anses helt eller delvis äga samband med skillnader i trafiksystemen länderna emellan, framgår, att i *Danmark* vid ca 40 % av de trafikolyckor, i vilka svenska motorfordonsförare deltagit, orsaken till olyckans uppkomst (grupp A i tabell I) varit bristande efterlevnad av reglerna för det danska högertrafiksystemet. Om hänsyn tages jämväl till de olyckor, där en sådan bristande efterlevnad av reglerna kan antagas ha varit orsak till olyckorna, om också ej så säkert påvisbar som i föregående fall, dvs. orsaker under grupp B, höjes procenttalet till drygt 70. För norska motorfordonsförare i *Danmark* är motsvarande tal 52 resp. 57 % (A resp. A + B i tabell II). För dessa norska trafikanter är således den bristande efterlevnaden av reglerna för det i *Danmark* gällande trafiksystemet, såvitt gäller orsaker under grupp A, en relativt sett mera betydande olycksorsak än för de svenska trafikanterna. Det kan naturligtvis antagas, att åtskilliga norska förare, som färdats genom Sverige på sin väg till *Danmark*, därvid influerats av den svenska vänstertrafiken och sedan ma-

növrerat fel, då de i *Danmark* fått övergå till ett annat trafiksystem än de nyss lämnat i Sverige. Detta skulle sålunda kunna ge en förklaring till, att norrmännen, som ju ha samma trafiksystem som danskarna, likväl har svårt att efterkomma det danska systemets regler.

Beträffande de olyckor, som inträffat i *Norge* och vid vilka danskar, finnar och svenskar varit medagerande, framgår, att av olycksfaktorerna bristande efterlevnad av rådande trafiksystem relativt sett betydligt mest för svenskarnas del. I nära 56 % av de olyckor, där svenskar deltagit, kan med säkerhet konstateras en bristande efterlevnad av reglerna för rådande trafiksystem (orsaker under grupp A i tabell I). Om jämväl de olyckor, där en sådan bristande efterlevnad kan antas ha varit orsaken till olyckorna (grupp B i tabell I) medtages, stiger procenttalet till 88. För danskar och finnar är motsvarande siffror nära 35 och 38 % beträffande orsaker under grupp A i tabell II och i fråga om orsaker under grupperna A och B i samma tabell nära 74 och 75 %.

För *Finlands* del är siffermaterialet för danskar och norrmän så knapphändigt, att några jämförelser icke kan anställas mellan dessa medborgare och svenskar. Emellertid torde i detta sammanhang vara av intresse vad den finska polisen i vissa distrikt i samband med besvarandet av frågor om cyklister och fotgängare (se i det följande) framhållit om svenska bilister. Denna polis anser sig ha kunnat konstatera, att svenska bilister, särskilt vid högre farter, gärna drar sig in mot vägens mitt eller t. o. m. över på vägens vänstra sida och att de vid möten, speciellt på smala och krokiga vägar, har en viss benägenhet att spontant väja åt fel håll, dvs. åt vänster. Flera exempel på att kritiska situationer härigenom uppstått

påstås föreligga, och det framhålles även, att olyckor inträffat av denna anledning. Vidare har uppgivits, att svenska trafikanter har lättare att återgå till vänstertrafik, då trafikfrekvensen är ringa och då följaktligen mötena blir färre. Slutligen meddelas, att parkering av svenska bilar på vägens vänstra sida observerats i flera fall.

Beträffande olycksmaterialet från Sverige kommer samtliga i olyckorna inblandade främmande trafikanter från länder med annat trafiksystem än det svenska. Därför torde några jämförelser dessa trafikanter emellan icke vara av direkt intresse. I det svenska materialet har emellertid en uppdelning på städer och landsbygd ägt rum. För såväl danskar som finnar och norrmän är körning på fel sida av vägen (på vägens högra sida) en relativt sett mer betydande olycksorsak på landsbygden än i städerna (se tabell I under grupp A). Detta kan möjligen förklaras av, att det i städernas jämnare och tätare trafik är lättare för förare, som är ovana vid vänstertrafik, att komma ihåg reglerna för denna trafik, enär exempel på vänsterkörning hela tiden finnes till hands. Utanför stadsområdena med den där rådande varierande trafiken synes däremot, särskilt när trafiken är gles, en återgång till högertrafik för de vid detta trafiksystem vana förarna ha lättare att inträffa. Detta bekräftas av i annat sammanhang erhållna uppgifter från polisen i svenska gränsdistrikt, där trafiken inte är så intensiv och där bebyggelsen är spridd. Det framgår emellertid också av tabellen I under A, att särskilt för danskar, men även i viss mån för finnar, den relativa betydelsen av körning på fel sida av vägen som olycksorsak icke är särskilt mycket större utanför städernas områden än inom dessa områden. Detta torde delvis kunna förklaras därav, att trafikanter från

dessa länder vanligast kommer in i Sverige genom en stad, och detta medför, att deras första konfrontation med ett nytt trafiksystem sker i en jämn och tät trafik, som ger en god hjälp vid inlärandet av reglerna för vänstertrafiken. Samtidigt medverkar detta till att höja den relativa andel trafikolyckor i städerna, som orsakats av att den främmande trafikanten kört på fel sida av vägen, i förhållande till motsvarande andel på landsbygden.

Det har i denna undersökning icke varit möjligt att sammanställa och jämföra orsakerna till olyckor, där de inblandade förarna representerar olika trafiksystem (t. ex. en norrman och en svensk kolliderar i Norge eller i Sverige) med orsakerna till de olyckor, där förare, representerande samma trafiksystem, varit inblandade (t. ex. en norrman och en dansk kolliderar i Norge eller i Danmark). Dels beror detta på, att det material, som stått till förfogande, icke äger den grad av fullständighet, som erfordras för en ingående analys av olyckorna och deras orsaker, och att således en uppdelning på olika primära olycksfaktorer icke kan göras tillräckligt noggrann för att ge säkra utslag. Dels måste också hänsyn tagas till vad som tidigare sagts beträffande jämförbarheten hos de olika materialen, och särskilt till det förhållandet, att det norska materialet ur analysynpunkt i väsentliga avseenden skiljer sig från de andra.

Av tabellerna I och II torde vidare kunna utläsas, att för hög hastighet varit en väsentligt vanligare olycksorsak i Norge än i de övriga nordiska länderna. Det är emellertid oklart, huruvida detta har sin grund i olika hastighetsbestämmelser länderna emellan, i vägarernas beskaffenhet eller om det endast är en följd av olika redovisningssystem.

Tabell III. Sak- och personskador vid polisundersökta vägtrafikolyckor år 1954, vållade av nordiska motorfordonsförare i annat nordiskt land än vederbörandes hemland, fördelade efter olycksorsak och huruvida trafiksystemet i det land, där olyckan inträffat, varit det-samma som eller ett annat än det, som råder i den vållandes hemland.

Huvudorsak	Annat trafiksystem i det land, där trafikolycka inträffat, än i den vållandes hemland			Samma trafiksystem i det land, där trafikolycka inträffat, som i den vållandes hemland		
	Sakskada ¹ (Antal skadade fordon)	Personskada ²		Sakskada ¹ (Antal skadade fordon)	Personskada ²	
		Dödade	Skadade i övrigt		Dödade	Skadade i övrigt
A.						
Kört på fel sida av vägen	94	4	97 (49)	2	1 (1)	9 (6)
Kört för långt ut i vägbanan	31	—	6	—	—	—
Gjort fel vid korsande möte	198	—	43 (5)	18	—	8 (6)
Summa under A	323	4	146 (54)	20	1 (1)	17 (12)
B.						
Ej gett företräde för trafik på huvudled eller mera allmänt befaren väg....	17	1	9	5	—	1
Företagit vårdslös omkörning.....	61	—	15	—	—	1
Hållit för hög hastighet....	44	—	30 (6)	—	—	8 (8)
Gjort oförsiktig igångsättning.....	10	1 (1)	20 (17)	—	—	—
Summa under B	132	2 (1)	74 (23)	5	—	10 (8)
Summa under A + B	455	6 (1)	220 (77)	25	1 (1)	27 (20)
C.						
Gjort fel vid backning.....	15	—	1 (1)	—	—	—
Gjort för häftig inbromsning.....	28	—	13	3	—	3
Kört för nära framförvarande fordon.....	69	—	12 (1)	3	—	—
Varit allmänt ouppmärksam	66	1	25	2	2	—
Kört av vägen.....	23	1	11 (2)	1	—	3
Kört omkull med motorcykel	15	—	15	—	—	—
Kört mot trafiksignal, som visat rött ljus.....	4	—	—	—	—	—
Kört fel vid vägmärket »Ej möte».....	1	—	—	—	—	—
Kört för nära mötande fordon på för smal väg.....	2	—	—	—	—	—
Givit felaktigt tecken eller felaktig signal.....	—	—	1 (1)	—	—	—
Blivit bländad.....	2	—	1 (1)	—	—	—
Somnat vid ratten.....	4	—	7	—	—	—
Varit påverkad av starka drycker.....	6	—	1	1	—	1
Öppnat bildörr närmast vägbanans mitt.....	6	—	1	—	—	1
Parkerat fel.....	2	—	—	—	—	—
Varit ovan vid det framförda fordonet.....	—	—	—	—	—	—
D.						
Bristfälliga bromsar på vederbörande fordon.....	10	—	2	—	—	—
Fel på fordonets styrinrättning.....	—	—	—	—	—	—
Vägen brustit.....	—	—	1 (1)	—	—	—
E.						
Övriga.....	12	—	1	—	—	4
Summa	720	8 (1)	312 (84)	35	3 (1)	39 (20)

¹ Utom dem, som inträffat vid vägtrafikolyckor i Norge.

² Siffrorna inom parentes anger antalet vid vägtrafikolyckor i Norge dödade och i övrigt skadade personer.

I följande tabell III redovisas de sak- och personskador, som uppstått genom de i tabellerna I och II upptagna vållande-olyckorna.

Som framgår av nu intagna tabell avser de redovisade sakskadorna endast antalet skadade fordon. Vidare må anmärkas, att uppgifter om sakskador saknas i det norska materialet. Enligt tabell III har de i undersökningen ingående vållande-olyckorna föranlett personskador till ett antal av 362, varav 11 med dödlig utgång, och skador på fordon (excl. vid olyckor i Norge) till ett antal av 755. I fråga om olyckor, som orsakats eller kan ha orsakats av bristande efterlevnad — av en förare med annat trafiksystem i sitt hemland än det i »olyckslandet» gällande — av reglerna för trafiksystemet i sistnämnda land, uppgår skadorna genom dessa olyckor såvitt gäller personskador till 226 st., varav 6 med dödlig utgång, och skadorna på fordon (excl. vid olyckor i Norge) till 455 st.

I samband med den i det föregående redovisade undersökningen har förfrågningar gjorts hos trafikförsäkringsföreningarna i de nordiska länderna för att från nämnda föreningar erhålla uppgifter om antalet till föreningarna anmälda vägtrafikolyckor, i vilka motorfordonsförare från nordiskt land med annat trafiksystem deltagit, och huruvida olikheten i fråga om trafiksystem kunnat vara orsak till olyckornas inträffande. Nomenklaturen beträffande olycksorsakerna har varit något olika i de olika länderna. Denna skillnad kan emellertid icke sägas vara av den art, att den omöjliggör sammanställningar av eller jämförelse mellan de olika materialen. Det bör här bemärkas, att de uppgifter, som erhålles från trafikförsäkringsföreningarna, endast avser trafikolyckor, vid vilka tredje man skadats till person eller egendom. Olyckor,

vid vilka endast skador uppkommit på den medverkande förarens egen person eller egendom, beröres sålunda inte av dessa uppgifter.

Resultaten av förfrågningarna, såvitt gäller svenska motorfordonsförare i Danmark, Finland och Norge, har sammanställts i följande tabell IV.

Av tabellen torde framgå, att bristande åtländnad av högertrafikreglerna varit huvudorsak eller bidragande orsak till olycka i ett såväl totalt som relativt sett betydande antal fall. I Finland och Norge har under de berörda åren 60—80 % av de olyckor, i vilka svenska motorfordonsförare deltagit, helt eller delvis orsakats av, att nämnda förare icke respekterat reglerna för högertrafik.

Olycksmaterialet för Finlands del är litet. Därför bör viss försiktighet iakttagas vid försök att utläsa tendenser ur detta material.

I följande tabell V redovisas de vägtrafikolyckor med trafikförsäkringsskador, som inträffat i Sverige under åren 1951—1954 och i vilka danska, finska och norska motorfordonsförare deltagit.

En jämförelse mellan tabellerna IV och V ger vid handen, att bristande efterlevnad av gällande trafikregler som orsak ej haft samma betydelse vid vägtrafikolyckor i Sverige, i vilka danskar, finnar och norrmän varit inblandade, som vid vägtrafikolyckor i Danmark, Finland eller Norge, i vilka svenskar deltagit.

De i det föregående lämnade uppgifterna (såväl de från den företagna undersökningen som de från trafikförsäkringsföreningarna) avser endast motorfordonsförare. För att få ett begrepp om hur främmande nordiska cyklister och fotgängare betar sig i trafiken har kommittén låtit inhämta uppgifter från polismyndigheter i vissa distrikt kring gränsstationer och större gränshamnar i de nordiska länderna om deras erfa-

Tabell IV. Vägtrafikolyckor med trafikförsäkringsskador nedannämnda år i Danmark, Finland och Norge, i vilka svenska motorfordonsförare deltagit, med olyckorna fördelade efter olycksorsak.

(Siffror inom parentes anger procentuell andel av totala antalet olyckor.)

Länd År	Totalt antal olyckor	Antal olyckor, till vilka svensk motorfordonsförare varit vål- lande eller medvållande		Övrigt	Antal olyckor, till vilka svensk motorfordons- förare ej varit vållande
		Ej åtlytt reglerna för höger- trafik ¹			
		Huvudorsak	Bidragande orsak		
Danmark 1950....	72				
1951....	95			2	
1952....	120				
1953....	137				
1954....	178				
Finland 1952....	16	9 (56%)	2 (13%)		
1953....	11	5 (45%)	3 (27%)	2	
1954....	17	14 (82%)	—	3	
Norge 1953.....	180	93 (52%)	19 (11%)	42	26
1954.....	231	85 (37%)	57 (25%)	63	25

¹ Kört på vägens vänstra sida eller ej respekterat högerregeln vid korsande möte.

² Icke möjligt att ange orsak, men enligt uppgift torde ett icke oväsentligt antal av olyckorna ha berott på, att den svenske trafikanten icke åtlytt reglerna för högertrafik.

³ Oklart om vid resterande antal olyckor (för år 1952 5 st och för år 1953 3 st) den svenske trafikanten varit vållande eller ej. Även bland dessa olyckor kan fall finnas, där den svenske trafikanten icke åtlytt reglerna för högertrafik.

renheter om nämnda trafikanter i följande avseenden.

1. Reagerar cyklisterna fel inför ett möte med annan trafikant?

2. Gör de sig skyldiga till felkörning vid trafikplatser?

3. Ser fotgängare (särskilt äldre) vid korsning av gatan eller vägen åt i förhållande till fordonstrafiken fel håll (ser de med andra ord först åt vänster i vänstertrafik och åt höger i högertrafik)?

De danska polismyndigheternas erfarenheter om svenska trafikanter av i frågorna berörda kategorier innebär i stort sett, att en viss osäkerhet i uppträdandet kan förmärkas hos dessa trafikanter omedelbart efter det de kommit till Danmark, men att de fort vänjer sig vid högertrafik. De påstås iakttaga försiktighet i trafiken. Vid de olyckor,

som drabbat svenska cyklister eller fotgängare i Danmark, torde orsakerna till olyckorna i många fall icke ha berott på, att de varit ovana vid högertrafik.

De finska polismyndigheterna har framhållit som sin erfarenhet om svenska fotgängare, att de har en tydligt uttalad benägenhet att se åt fel håll vid korsandet av körbanan. Dessa felaktiga beteenden anses emellertid icke ha varit den direkta orsaken till trafikolyckor i särskilt många fall. Rent allmänt framhålls från den finska polisens sida, att svenskarna anpassar sig till det rådande trafiksystemet relativt fort och att de försöker efterleva gällande föreskrifter, men att de i trängda eller hotande situationer ofta instinktivt handlar felaktigt beroende på att de är vana att tillämpa vänstertrafikens regler.

Tabell V. Vägtrafikolyckor med trafikförsäkringsskador nedannämnda år i Sverige, i vilka danska, finska och norska motorfordonsförare deltagit, med olyckorna fördelade efter olycksorsak.

(Siffror inom parentes anger procentuell andel av totala antalet olyckor.)

År	Totalt antal olyckor	Antal olyckor, till vilka dansk, finsk och norsk motorfordonsförare varit vållande eller medvållande		Övrigt ²
		Ej åtlytt reglerna för högertrafik ¹		
		Huvudorsak	Bidragande orsak	
1/8 1951—31/12				
1952	175	24 (14%)	33 (19%)	118
1953	140	25 (18%)	16 (11%)	99
1954	196	29 (15%)	18 (9%)	149

¹ Kört på vägens högra sida eller ej respekterat vänsterregeln vid korsande möte.

² Av källmaterialet framgår icke huruvida vid de olyckor, som redovisats under rubriken »Övrigt», den danske, finske eller norske motorfordonsföraren varit vållande eller ej.

Anm. 1. Endast skador som föranleder skadutbetalning har medtagits.

Anm. 2. Den svenska trafikförsäkringsföreningen är beträffande alla utländska motorfordon ansvarig för fullgörandet av skadeståndsskyldighet, som under fordonens brukande i Sverige kan uppkomma för deras förare eller ägare. Alla skador som inträffar i Sverige i följd av trafik med utländskt motorfordon, anmäles dock ej till föreningen. Flera fall torde förekomma, i första hand rörande skador av mindre omfattning, där försäkringstagaren ej anlitar sin försäkring och således ej heller föreningens garanti utan själv ersätter den skadade. Vidare torde fall förekomma, där den skadade vänder sig direkt till den utländska försäkringsanstalten och därifrån får skadan reglerad utan att föreningen erhåller kännedom därom.

Anm. 3. Skador av utländska motorfordon, vid skadetillfället förda av i Sverige bosatta personer, har ej medtagits. Vidare har icke redovisats vissa skadefall, i vilka händelseförloppet är obekant, exempelvis emedan samtliga handlingar expedierats till utlandet.

I Norge har uppgivits, att det icke varit möjligt att på den korta tid, som stod till buds, införskaffa uppgifter om cyklisterna och fotgängarna.

De svenska polismyndigheterna har enligt inkomna svar den uppfattningen, att främmande nordiska cyklisterna och fotgängarna oftast uppträder med stor försiktighet i Sverige och att de fortfarande finner sig till rätta i den svenska trafiken.

Sammanfattningsvis må framhållas, att de tendenser, som kunnat spåras i

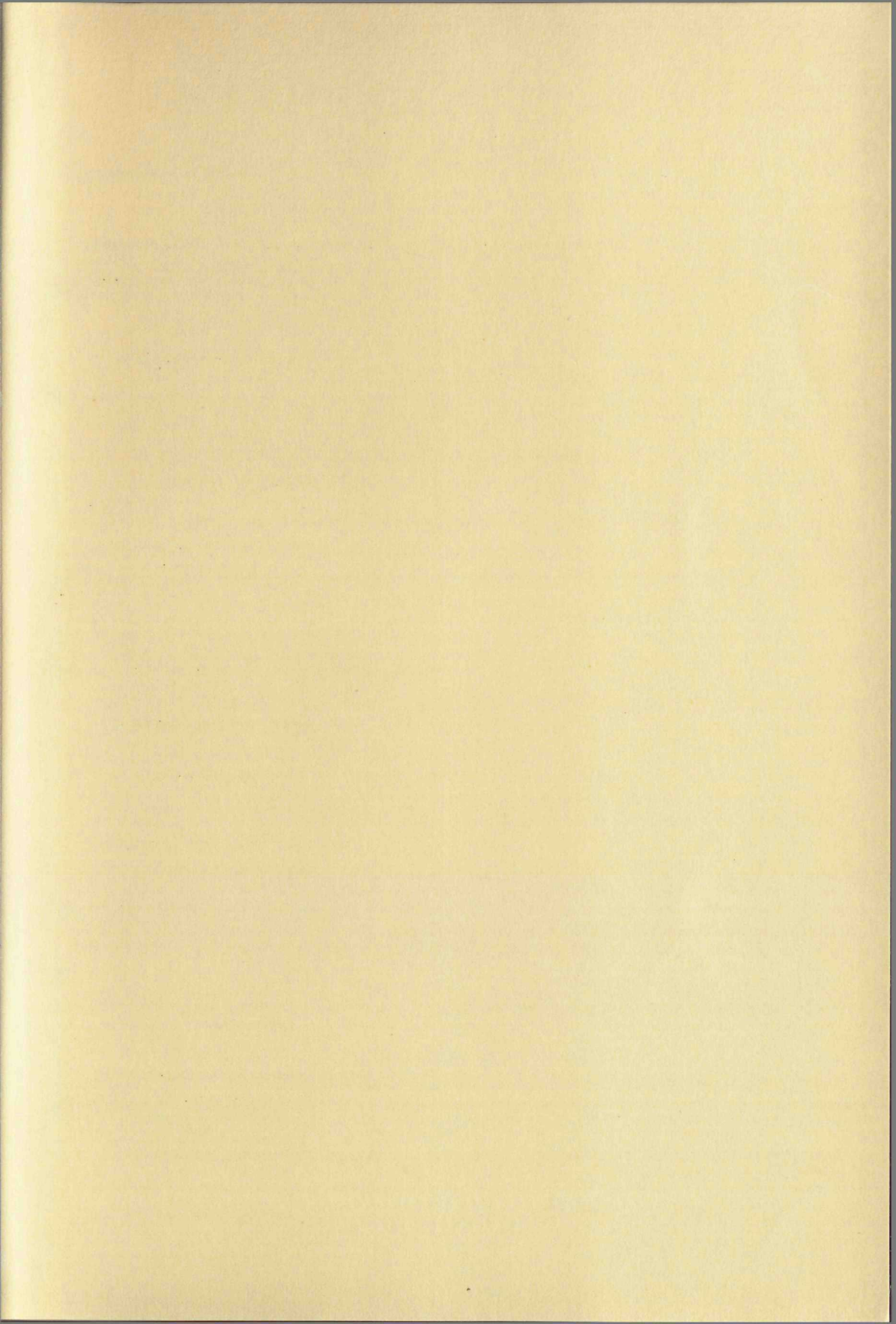
materialet för den nu utförda undersökningen av vägtrafikolyckor i de nordiska länderna, vari främmande nordbor varit inblandade, och trafikförsäkringsföreningarnas föreliggande uppgifter om orsakerna till sådana vägtrafikolyckor utgör god grund för påståendet, att förefintligheten av olika trafiksystem (höger- och vänstertrafik) i Norden utgjort huvudorsaken eller den bidragande orsaken till ett betydande antal vägtrafikolyckor.

Stockholm den 1 september 1955.

Hans Hansson

Lars-Bruno Kritz

Eric Thoms



Statens offentliga utredningar 1955

Systematisk förteckning

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

Allmän lagstiftning. Rättsskipning. Fångvård.

Vidlyftiga rättegångar. [10]
Sekretessen vid förundersökning i brottmål. [17]
Ny bagerilag. Arbetstidsutredningens betänkande.
6. [24]

Statsförfattning. Allmän statsförvaltning.

Administrativt rättsskydd. [19]
Tjänstebostäder. [30]

Kommunalförvaltning.

Statens och kommunernas finansväsen.

Politi.

Nationalekonomi och socialpolitik.

Bostadskollektiva kommittén. 3. Tvätt. [8] 4. Samlingslokaler. [28]
Pennyvärdeundersökningen. 1. Utlandstransaktionerna och den svenska ekonomin. [13]
Pris och prestation i handeln. [16]
Finanspolitikens ekonomiska teori. [25]
Förslag till ny förordning om erkända arbetslöshetskassor m. m. [27]
Samhället och barnfamiljerna. [29]

Hälsa- och sjukvård.

Statens sjukhusutredning av år 1943. 8. Rationalisering av sjukhusdriften. [12]
Undersökningar rörande små avloppsreningsanläggningar. [18]

Allmänt näringsväsen.

Fast egendom. Jordbruk med binärningar.

Lag om jordbrukskasserörelsen m. m. [1]
Prissättningen på jordbruksprodukter. Bilaga 1. [5]
Det mindre jordbruket möjligheter att uppnå bättre lönsamhet. [7]
FlygfotoGrammetrisk verksamhet. [26]

Vattenväsen. Skogsbruk. Bergsbruk.

Vattenvården. [6]
Frågan om statsinlösen av stamaktierna i LKAB. [9]

Industri.

Handel och sjöfart.

Stöd åt den mindre och medelstora skeppsfarten. [3]

Kommunikationsväsen.

Elkraftutredningens redogörelse nr 2: 20—21. Detaljdistributörerna samt deras råkraftkostnader och priser vid distribution av elektrisk kraft. Kopparbergs och Gävleborgs län. [15] 22—24. Västerbottens län, Jämtlands och Västerbottens län. [22]
Busslinjeutredningen. 2. Betänkande rörande översyn av vissa bestämmelser i 1940 års förordning angående yrkesmässig automobiltrafik m. m. jämte förslag till lag angående företag, som driva yrkesmässig trafik med omnibus. [23]

Bank-, kredit- och penningväsen.

Försäkringsväsen.

Allmän pensionsförsäkring. [32]

Kyrkoväsen. Undervisningsväsen.

Andlig odling i övrigt.

Psykologisk utbildning och forskning. [11]
Handelsutbildningskommitténs betänkande och förslag. 2. Yrkesskolornas handelsundervisning m. m. [14]
Det döva barnets språk- och talutveckling. [20]
Tekniska skolutbildningen. [21]
Skolväsendets lokala och regionala ledning samt lärartillsättningen. [31]

Försvarsväsen.

Utrikes ärenden. Internationell rätt.

Nordiska parlamentariska kommittén. 9 och 10. Nordiska post- och teletaxor. [3 o. 4] 11. Nordiska vägtrafikbestämmelser m. m. [33]