

Hansborgsreut 2

BETÆNKNING
OM
SAMORDNING AF DE NORDISKE LANDES
FÆRDSELSLOVGIVNING M. M.



BETÆKNING

OM

SAMORDNING AF DE NORDISKE LANDES

FÆRDSELSLOVGIVNING M. M.

AFGIVET AF
DEN NORDISKE PARLAMENTARISKE KOMITÉ
FOR FRIERE SAMFÆRDSEL M. M.

BETÆKNING NR. 138

1955

Indholdsfortegnelse

Indledning	7
Kapitel I. De internationale konventioner vedrørende kørsel med motor-køretøjer m. m	9
Kapitel II. Særlige overenskomster mellem de nordiske lande	11
Kapitel III. Oversigt over færdselsreglerne i de nordiske lande	13
Definitioner side 14. — Indledende bestemmelser side 24. — Grundregler side 28. — Anvisninger for færdselen side 30. — Fri passage for visse trafikanter side 32. — Jernbaneoverkørsler side 34. •— Forpligtelser ved færdselsuheld side 38. — Anvendelse af færdselsbaner side 40. — Køretøjers plads på kørebanen side 42. — Køretøjers placering under svingning side 46. — Baglænskørsel og vending side 50. — Hastighed side 52. — Møde og overhaling side 60. — Vigepligt side 66. — Standsning og parkering side 72. — Tegn og signaler side 78. — Belysning side 82. — Køretøjers belæsning side 88. — Kap- og væddekørsel side 92. — Største tilladte vægt og bredde side 94. — Tilkobling af påhængsvogne til motorkøretøjer m. m. side 94. — Last og passagerer på motorkøretøjer side 94. —• Støjdæmpning side 96. — Færdsel med cykle side 98. — Særregler for gående side 104. — Færdsels- signaler side 110. — Særregler for motorcykler side 116.	
Kapitel IV. Væsentlige forskelle i de nordiske landes færdselsregler	118
Kapitel V. Farer og ulemper på grund af de eksisterende forskelligheder i landenes færdselsregler m. m	123
Kapitel VI. Andre af komiteen behandlede færdselsspørgsmål m. m	128
Kapitel VII. Komiteens overvejelser og konklusioner.	129
Særudtalelse af Olof Pålsson, Sverige	133
Bilag A. Undersökning beträffande frekvensen av nordboras resor mellan de nordiska länderna under åren 1947 och 1949—54.	135
Bilag B. Utredning i syfte att klarlägga de faror och olägenheter, som kan vara förbundna med att de nordiska länderna har olika vägtrafikregler... ..	143

Indledning

Nordisk Råd vedtog den 3. februar 1955 på sit møde i Stockholm bl. a. en rekommendation, i hvilket det henstilles til regeringerne i Danmark, Island, Norge og Sverige at opretholde et løbende samarbejde vedrørende færdselslovgivningen og at have opmærksomheden henledt på de forholdsregler, som kan medføre, at færdselsreglerne i de nordiske lande bliver endnu mere ensartede. Rekommandationen blev behandlet ved et møde i Oslo den 16. og 17. marts 1955 mellem de pågældende landes udenrigsministre og ved en drøftelse den 16. marts 1955 mellem udenrigsministrene og Nordisk Råds præsidium. Man blev herved — i overensstemmelse med det af Nordisk Råds økonomiske udvalg i betænkning nr. 14 stillede forslag — enige om, at nogle af de i rekommendationen omhandlede spørgsmål skulle behandles af den nordiske parlamentariske komité for friere samfærdsel m. m.

Udvalget har i den nævnte betænkning bl. a. fremhævet, at det ved den fremtidige stillingtagen til spørgsmålet om at gøre de nordiske landes **trafik**-bestemmelser mere ensartede ville være af interesse at have en oversigt over de forskelle, der for tiden findes i landenes færdselsregler, og at få nærmere oplysninger om de erfaringer, som man i de enkelte lande måtte have gjort med hen-syn til disse forskelle.

Da trafikken mellem på den ene side Island og på den anden side de øvrige nordiske lande forsåvidt angår lande-

vejstrafikken er af forholdsvis ringe omfang, har Island ikke deltaget i behandlingen af det her omhandlede spørgsmål. Derimod har man fundet, at det i denne forbindelse ville være af væsentlig interesse at medtage de i Finland gældende trafikbestemmelser, hvorfor der er blevet rettet henvendelse til den finske regering, som har erklæret sig villig til gennem komiteens finske gruppe at delta i undersøgelsesarbejdet.

I overensstemmelse rued den af regeringerne, respektive parlamenteerne, stillede opgave har komiteen først og fremmest behandlet spørgsmålet om de eksisterende forskelle i færdselsreglerne i Danmark, Finland, Norge og Sverige — i denne forbindelse kaldet de nordiske lande — samt søgt at give en redegørelse for de farer og ulemper, som disse forskelle må antages at medføre for den internordiske trafik. Komiteen har derimod ikke ment, at det lå indenfor rammerne af dens opgave at fremsætte forslag til de fælles nordiske regler, som burde afløse de nuværende forskellige bestemmelser.

Som grundlag for sit arbejde har komiteen bl. a. anvendt den nye danske færdselslov af 24. maj 1955, den svenske vägtrafikförordning af 28. september 1951 med ændringer af 3. juni 1955, et i Norge den 5. januar 1955 fremsat forslag til nye almindelige trafikregler samt for Finlands vedkommende et udarbejdet forslag til ny förordning om vejtrafik og — delvis — den nugældende bilförord-

ning. Under hensyntagen **til**, at de nævnte finske og norske forslag antagelig vil blive vedtaget i den nærmeste fremtid, har man i komiteen fundet det mest hensigtsmæssigt for disse landes vedkommende **i stedet** for de i øjeblikket gældende regler at lægge de foreliggende forslag til grund for arbejdet.

Komiteen har ved den foretagne gennemgang af færdselsreglerne for det første søgt at klargøre hvilke afsnit i bestemmelserne, der er af væsentlig betydning for at opnå en så sikker og gnidningsfri vejtrafik mellem de nordiske lande som muligt. Komiteen har derefter søgt at fastslå, hvilke i disse afsnit indeholdte forskelle, der må anses for at være til ulempe for menigmand, det vil sige den nordiske vejtrafikant i almindelighed.

Som det fremgår af den efterfølgende oversigt over færdselsreglerne, er denne — foruden visse definitioner — begrænset til kun at omfatte de færdselsregler og anvisninger, som gælder for de forskellige slags trafikanter på vejene. Ved gennemgangen af disse bestemmelser har det vist sig, at de pågældende landes regler for køretøjers indretning og udstyr i nogle tilfælde — f. eks. med hensyn til køretøjers belysning — er af en vis betydning i denne forbindelse. Komiteen har imidlertid ikke fundet det muligt i nærværende betænkning at gå nærmere ind på bestemmelser af sidstnævnte kategori, men har **kun i** nogle tilfælde antydet

forbindelsen mellem de forskellige arter af bestemmelser.

Visse specielle bestemmelser om motordrevet køretøjs højest tilladte akseltryk og bredde m. m., om tilkobling af påhængsvogn til motorkøretøj samt om last og passagerer på motorkøretøj m. m., som i de pågældende landes lovgivning findes optaget i forbindelse med færdselsreglerne (§§ 54, 55 og 57 i den svenske förordning), er, da de ikke kan anses at være af større interesse for trafikanterne i almindelighed, ikke taget op til nærmere undersøgelse. Komiteen har ment at disse spørgsmål snarere burde behandles i forbindelse med Nordisk Råds recommandation nr. 8/1955 om undersøgelse af mulighederne for yderligere at samordne og lette den internordiske bus- og lastbiltrafik.

Som sagkyndige ved komiteens udarbejdelse af nærværende betænkning har deltaget:

fra Danmark: fuldmægtig Robert Dam,
fra Finland: diplomingeniør Mikael Töttermann,
fra Norge: avdelingsdirektør Axel Rønning og
fra Sverige: kanslichef Hans Hansson, advokat Åke Löwgren, hovrättsråd Gunnar von Sydow samt sekretærerne Gunnar Tornberg, Bengt Uddenberg og Yngve Westerberg.

Kapitel I. De internationale konventioner vedrørende kørsel med motorkøretøjer m. m.

Den første overenskomst, der blev indgået mellem flere stater med det formål til en vis grad at hidføre ensartethed i de forskellige landes færdselslovgivning og derigennem at lette den internationale biltrafik, var en den 11. oktober 1909 i Paris afsluttet konvention vedrørende automobiltrafik. Den indeholdt blandt andet visse bestemmelser om, hvorledes køretøjer skulle være indrettet for at få udstedt international tilladelse til at færdes på offentlig vej (internationalt kørecertifikat), og foreskrev visse betingelser, som førere af køretøjer i international trafik skulle opfylde (internationalt førerbevis). Endvidere var der forskrifter om visse advarselstavlers udsendende og anbringelse ved vejen.

Det allerede indledede samarbejde vedrørende den internationale færdsel fortsatte i 1920-erne og førte til en revision og fuldstændiggørelse af den ovennævnte konvention ved en den 24. april 1926 i Paris undertegnet ny konvention om kørsel med motorkøretøjer. Konventionen af 1926 blev bl. a. også ratificeret af de nordiske lande.

Den stærke udvikling, som motortrafikken — ikke mindst den internationale motortrafik — gennemgik efter den sidste verdenskrig, gjorde en revision af konventionen af 1926 nødvendig. Resultatet af forhandlingerne herom blev den internationale færdselskonvention af 19. september 1949 (Genévekonventionen). Denne konvention er ratificeret af en del

stater udenfor Norden, medens Sverige indtil nu er det eneste nordiske land, som har ratificeret konventionen. Sveriges ratifikation fandt sted den 25. januar 1952. For Sveriges vedkommende trådte Genéve-konventionen i kraft den 26. marts 1952 og samtidig ophørte Paris-konventionen at have gyldighed i forholdet mellem Sverige og de øvrige stater, som havde tiltrådt Genévekonventionen. Danmark, Finland og Norge vil efter de oplysninger, som foreligger for komiteen, i nær fremtid tiltræde Genévekonventionen. Det kan formentlig forventes, at også de øvrige lande, som har tiltrådt Pariskonventionen, snart vil tiltræde Genévekonventionen. Komiteen har derfor fundet det tilstrækkeligt her kun at gøre rede for indholdet af den sidstnævnte konvention. Redegørelsen omfatter alene de afsnit i konventionen, som må anses for at være af betydning for det nordiske færdselssamarbejde.

I konventionens indledning fremhæves, at de kontraherende stater ønsker at fremme den internationale færdsel-udvikling og sikkerhed ved at fastsætte visse ensartede regler.

I artikel 1 bestemmes, at hver af de kontraherende stater — med bibræddelse af sin jurisdiktion med hensyn til anvendelsen af vejene i sit eget land — indgår på at åbne disse veje for international færdsel på de betingelser, som er fastsat ved konventionen. Endvidere

bestemmes det, at en stat ikke er forpligtet til at udstrække de i konventionen hjemlede lettelser til at gælde for køretøjer eller førere, som i mere end et år uafbrudt har befundet sig på dens territorium.

I henhold til *artikel 2* kan en stat erkære, at de i konventionens anneks 1 og 2 omhandlede regler ikke skal finde anvendelse i det pågældende land. I anneks 1 bestemmes, at en cykel med hjælpe-motor ikke skal anses for et motorkøretøj, når den — bortset fra hjælpemotoren

- iøvrigt i sin konstruktion har bibeholdt alle normale kendetegegn for en cykel. (Sverige har ikke tiltrådt bilag 1.) I anneks 2 fastslås en almindelig *forkørselsret* for køretøjer, som ved vejkryds kommer fra højre i lande med højrekørsel og fra venstre i lande med venstrekørsel, dog med undtagelse for veje, af hvilke den ene har forrang fremfor den anden. I anneks 2 anføres endvidere, at forkørselsretten ikke behøver at gælde forsåvidt angår sporvogne og tog på vejen.

Artikel 3 indeholder en for det nordiske færdselssamarbejde betydningsfuld udtalelse, nemlig at enhver forholdsregel, som samtlige eller nogle aftalelande allerede har truffet eller fremtidig træffer med henblik på at lette international færdsel på vejene ved at forenkle told-, politi-, sundhedsmæssige eller andre formaliteter

skal anses for at være i overensstemmelse med konventionens formål.

I denne artikel udtales endvidere bl. a., at de kontraherende stater skal tilstræbe, at toldstationer og toldvagter, som er beliggende overfor hinanden ved den samme internationale vej, er åbne på samme tider.

I *artikel 4* findes visse definitioner.

Artikel 5 drejer sig om den erhvervs-mæssige automobiltrafik.

Artiklerne 6—16 indeholder visse kortfattede, almindeligt formulerede færdselsregler, som gælder for den internationale trafik på landevejen. Ved en gen-nemgang af disse regler ses det, at de tilsvarende nordiske færdselsregler, som skal behandles i det følgende, i det store og hele svarer til de i konventionen op>tagne regler.

I *artikel 17* fastsættes visse regler, hvorved der tilstræbes ensartethed for så vidt angår vej tavler. Enkeltheder om dette spørgsmål findes imidlertid i en den 19. september 1949 i Genéve udfærdiget protokol, som nærmere beskriver et bestemt system af vej tavler, der skal anvendes af de stater, som underskriver protokollen.

Konventionen indeholder endelig bestemmelser om motorkøretøjer og disses førere i international trafik.

Kapitel II. Særlige overenskomster mellem de nordiske lande.

Det særlige nordiske samarbejde om landevejstrafik er indledet i begyndelsen af 1930-erne. For at give samfærdselen med motorkøretøjer mellem Danmark og Sverige flere lettelsr, end der fulgte af Pariskonventionen, blev der efter forhandlinger mellem repræsentanter for de to lande den 26. april 1930 i København indgået en overenskomst om gensidig godkendelse af de pågældende landes nationale førerbeviser og indregistreringsbeviser for personmotorkøretøjer. Denne overenskomst efterfulgtes af tilsvarende overenskomster mellem de øvrige nordiske lande.

Den nordiske parlamentariske komité for friere samfærdsel m. m. har i sin betænkning af 9. januar 1953 om lettelsr i toldbehandlingen m. v. af motorkøretøjer i den internordiske trafik bl. a. fremsat nogle forslag om lettelsr i bestemmelserne om førerbeviser og registrering. Forslagene kan sammenfattes i følgende punkter:

1. „Den gældende ordning, hvorefter nationalt kørekort er fyldestgørende til føring af personmotorkøretøj i ikke-erhvervsmæssig trafik under midlertidigt ophold i andet nordisk land, udvides til at gælde alle arter motorkøretøjer under midlertidigt ophold.“

2. „En person, som er i besiddelse af førerbevis, som er udstedt i et nordisk land, bør ved bosættelse i andet nordisk land kunne få udstedt førerbevis i det sidstnævnte land mod forevisning af sit nationale kørekort uden at skulle aflægge

køreprøve eller på anden måde behøve at præstere bevis for sin kørefærdighed.“

3. „Der træffes overenskomst om, at til midlertidig brug udleverede grænse-nummerplader skal være anvendelige i hele Norden. Ved udleveringen af grænse-nummerplader bør der opkræves en fast afgift, dersom afgift kræves.“

4. „Førerbevis, der af et af de nordiske lande udfærdiges til midlertidig brug, skal have gyldighed i samtlige disse lande.“

Samtidig foreslog komiteen oprettelse af et fælles nordisk „carnetområde“. Det forslag har fået tilslutning fra Nordisk Råd, jfr. rådets rekommendation nr. 8 af 16. august 1954.

De under 1 og 2 nævnte forslag drejer sig om en udvidelse af lettelsr, som allerede består i henhold til de ovenfor nævnte overenskomster mellem de nordiske lande. De under 3 og 4 anførte forslag er forbundet med forslaget om et fælles nordisk „carnetområde“. Ved nogle i foråret 1955 afholdte møder mellem repræsentanter for de fire nordiske lande er udarbejdet forslag til nye udvidede overenskomster i overensstemmelse med de af komiteen fremsatte, ovenfor under punkterne 1—4 gengivne forslag. Disse overenskomster vil sandsynligvis blive underskrevet i løbet af kort tid.

På et møde i Helsingfors den 2.—4. maj 1949 vedtog „Udvalget for nordisk lovsamarbejde“ at der burde optages forhandlinger mellem Danmark, Finland, Norge og Sverige om et nordisk sam-

arbejde på færdselslovgivningens område, når det i Genéve påbegyndte arbejde med den nye internationale færdselskonvention var tilendebragt. Da den nye konvention var afsluttet den 19. september 1949 udnævnte de nordiske regeringer delegerede til at indlede det omhandlede samarbejde. Disse delegerede afgav i juni 1951 en indstilling om fælles nordiske færdselsregler m. m.

I forbindelse med afleveringen af indstillingen udtalte repræsentanterne bl. a.,

at de var af den opfattelse, at man – såfremt de foreslåede lovtekster kom til at danne grundlaget ved udfærdigelse af forskrifter i de pågældende lande — ville opnå en regulering af trafikken, som set fra et praktisk synspunkt, ville være ensartet på alle væsentlige punkter. Som der nærmere er gjort rede for på side 118, har den nævnte indstilling i et vist omfang ligget til grund for lovgivningsarbejdet i de forskellige lande.

Kapitel III. Oversigt over færdselsreglerne i de nordiske lande

Anmærkning

Når der ikke i oversigten er angivet andet, henviser paragrafnumrene til den svenska vägtrafikförordning af 28. september 1951, den danske færdselslov af 24. maj 1955, det finske forslag til ny förordning om vägtrafik og et den 5. januar 1955 i Norge fremlagt forslag til nye almindelige færdselsregler.

Definitioner

Sverige

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

Vägkorsning: vägkorsning skall anses omfatta det område, som begränsas av (ie tänkta förlängningarna av de korsande vägarnas sidor.

Vägtrafikant: 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 lärd 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 cyklesti. De for kørebane gældende regler finder tillige anvendelse for cyklesti 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 vejkryds, finder tilsvarende anvendelse ved vejforgrening og vejudmunding.

Vejfarenede: 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, bælter, 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 samsörusel 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 vinkelrätt 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 (trafikant): 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.

Hil: motorfordon, som är försedd 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 godsbefordring, 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 bælter, 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.

Finland

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 härföra till buss; såsom lastbil anses jämväl bil, som icke enligt vad förut angivits är att härföra 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 uppberära anordningar för bilens eller traktorns drivande.

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

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

Släpläde: 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 trækende 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

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 (leksfordon).

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 trafikhinder, eller av polis- eller tullpersonal i brådkande tjänstutövning.

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 godsbefordring.

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**

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

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

Ufrykkingskjöretøy: Brann vesenets og politiets kjøretøy under utrykking samt syke- og ambulansekjøretøy under henting eller transport av syke som trenger hurtig hjelp.

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.

22

Sverige

Danmark

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**Norge**

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 trafikhinder förorsakat och annat tillfälligt stannande öräknade.

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

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

Omkjöring: Forbikjöring når kjører må vike til side fra sin plass i kjørebanen for å komme forbi en forankjørende.

Indledende bestemmelser.

Sverige

38

Bestämmelserna i denna avdelning skola gälla endast för trafik på väg. Då på väg finns 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 även som 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 kreaturer.

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 udstrækning, 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 mommentet. Då på väg finnes skilda banor för olika grupper av vägfarande, 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 höver:

for rytter,
for person som leier eller driver hest eller annet husdyr,
for person som fører håndkjerre, sparkstötting 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 nödvändig 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 kjöring som foran nevnt skal det vises tilbörlig aktksamhet.

Sverige

Danmark

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

Kommentar

Bestemmelserne er stort set enslydende.

I de danske og finske tekster nævnes rulleskojtelobere ikke. Anledningen hertil er for Danmarks vedkommende, at man betragter rulleskojtelob som leg, som kun er tilladt på offentlig vej, når den ikke er til ulempe for færdselen.

Finland

Norge

Grundregler.

Sverige

39 §

Vägtrafikant 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 vägtrafikant 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 unødig 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

Grundreglerne findes i samtlige landes bestemmelser. De i Danmark og Finland i tilslutning til grundreglerne fastsatte specielle bestemmelser kan for Norges og Sveriges vedkommende anses indeholdt i grundreglerne eller modsvares af bestemmelser udfærdiget af lokale myndigheder.

Finland**7 § (del av)**

1. Varje vägfärande skall iakttaga av omständigheterna påkallad omsorg och försiktighet till förekommande av olycka och uppträda så, att han icke onödigvis 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 vägfärande eller vid vägen boende eller förorsaka brandfara, få icke kastas på väg.

Norge

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

Denne paragraf gjelder også for fører av sporvogn.

Anvisninger for færdselen.

Sverige

40 §

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

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

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

Förare av motordrivet fordon skall åtlyda 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

Bestemmelserne stemmer ganske godt overens. I det finske forslag er **udrykningskøretøjer** dog ikke nævnt som undtagelse. Dette motiveres med, at disse køretøjer efter finsk ret i forvejen har en undtagelsesstilling, når det virkelig er nødvendigt.

I Danmark og Norge findes særligt forbud mod indgreb på færdselstavler og signaler.

Finland**8 §**

Vägfarande 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. Vegfærende skal rette seg etter de anvisninger som vedkommende myndighet gir ved hjelp av trafikkskilt, oppmerking, signal eller kungjöring om regulering av ferdselet. 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 ferdselet.

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 ferdselet.

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 fornöden kontroll når det forlanges av de bilsakkyndige, vegvesenets ingeniörer og oppsynsmenn eller andre som ved forevisning av tegn godtgjör å være bemyndiget dertil av fylkesmannen.

Sverige og Norge har udtrykkelig forskrift om pligt til at adlyde motorsagkyndiges tegn til stop. De danske motorsagkyndige har ikke beføjelse til at foretage undersøgelser i ferdselet, medmindre de ledsager politiet. I **Finland** har motorsagkyndige (besiktningsmän) samme beføjelse som politiet.

Fri passage for visse trafikanter.

Sverige

41 §

1 mom. Vägtrafikant 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 utryckningsfordon, för vilket påkallas fri väg enlig bestämmelserna i 2 mom.

2 mom. Förfare av utryckningsfordon äger i trängande fall påkalla fri väg för fordonet. För sådant ändamål skall signal givas med särskild larm- anordning och fram till på fordonet försas 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 vägtrafikant även som förare av spårvagn, som icke framgår på särskild banvall, att i god tid om möjligt lämna utryckningsfordon 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 forsvarsets og civilforsvarets kolonner, skolebørn i trop, lig tog 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 frigørt 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 samtlige landes lovgivninger findes undtagelsesregler for udrykningskøretøjer og forskrift om pligt for alle andre vejfarende til at give fri passage for sådanne køretøjer. Det norske forslag foreskriver tilmed pligt for vejfarende at standse. Denne bestemmelse vil sandsynligvis blive lempet.

Den danske lov indeholder forbud mod at følge nærmere end 100 m efter udrykningskøretøj eller at køre så nær til et skadested, at kørsel til og fra dette hemmes.

Finland

9 §

2. Likaså skall annan vägfarande, utom utryckningsfordon i brådkande 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 brådkande 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 omständigheteras krav.

Norge

§ 4

2. Vegfarende 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 vegfarende 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.

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

Bestemmelsen har gammel dansk tradition, men gjaldt tidligere kun for brandvæsenets udrykningskøretøjer. Bestemmelsen tilsigter at forhindre ansvarsløs og unødvendig færdsel bag udrykningskøretøjer.

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).

Jernbaneoverkørsler.

Sverige

42 §

1 mom. Vägtrafikant, 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 likställes 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, längst signal ej givits, tåget kört förbi.

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

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 ned sætte 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 igattages, 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 lygtetændingstiden 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 möjliga förefintliga varnings- eller säkerhetsanordningar, genom att se åt bågge 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 jernbaneplanovergang, må uten hensyn til om den er bevoktet eller ubevoktet, forvisse seg om hvorvidt tog nærmer seg. Kjøretøy 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 passeres så hurtig som råd er.

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

3. Omkjöring av annet kjøretøy må ikke finne sted like foran eller på en jernbaneovergang.

Sverige

4 mom. I andra fall än i 2 mom. sägs fär 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. Løvrigt 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, tærskeværker, træstammer, tungtlæssede køretøjer og andre tunge genstande føres over jernbaneoverkørsel.

Stk. 6. Særlig langsomtkørende transporter, såsom tromletog, entreprenør materiel, 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 tids punktet for passagen.

Kommentar

Lovgivningerne har stort set de samme bestemmelser om vejfarendes pligt til at igagttae særlig forsigtighed ved jernbaneoverkørsel.

Den svenske anvisning om hastighedsbegrænsning findes ikke i de øvrige lande. I Danmark og Norge har man ikke fundet en sådan bestemmelse nødvendig. Man har ment at disse regler ikke bør belastes med alt for mange detailbestemmelser. I de tilfælde, hvor hastighedsbegrænsning virkelig er påkrævet, kan dette reguleres gennem vejtavler. Den finske bestemmelse om obligatorisk nedgearing (§31 7 c) involverer i reglen en hastighed under 40 km/t.

I den danske færdselslov hedder det, at vejfarende skal standse mindst 5 m foran lyssignal, der viser rødt lys. Tanken bag denne forskrift er, at køretøj skal standse så langt fra signalet, at det kan ses frit.

Forskriften at kun parkeringslygter må være tændt, når køretøj i mørke standses foran jernbaneoverkørsel, når tog nærmer sig, findes i samtlige lande.

Finland**Norge****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.

4. Bestemmelserne i denne paragraf gjelder også for plankryssing over sporveg som er lagt på særskiltbanelegeme.

33 § 2. Bilförordningen (del av)

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

I alle fire lande er overhaling ved jernbaneoverkørsel forbudt.

Samtlige lande bortset fra Norge har reglen om parkeringsforbud ved jernbaneoverkørsel. Tilsvarende regel kan forventes indført også i Norge.

Danmark har specielle bestemmelser om, at særlig forsigtighed skal iagttages, når dyr transportereres over jernbane, og når landbrugsmaskiner og tungt lastede køretøjer passerer jernbane. Man har desuden fundet det hensigtsmæssigt at give særlige forskrifter for langsomtstående transporter med arbejdsredskaber og lignende. Disse bestemmelser fandtes tidligere i statsbaneloven, og er nu tillige optaget i færdselsloven. Dette er foranlediget af de erfaringer, man har gjort med hensyn til faren for ulykker med sådanne langsomme transporter.

I Sverige og Norge gælder reglerne om jernbaneoverkørsel også for sporvognsoverkørsel, hvor sporvognsskinnerne ikke ligger på vejens eller gadens kørebane, men har sin egen kørebane. Tilsvarende bestemmelser findes ikke i Danmark og Finland.

Forpligtelser ved færdselsuheld.

Sverige

43 §

Vägtrafikant, som med eller utan egen skuld haft del i uppkomsten av trafikolycka, får icke genom att avlägsna sig från olycksplatsen eller eljest undanträga sig att i mån av förmåga medverka till de åtgärder, vartill olyckan skäligen föranleder, såsom omhändertagande av skadad person. Han får ej heller undanträga 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 gentidigt 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 henvedelse til politiet.

Kommentar

I samtlige lande påhviler det vejfarende, som bliver delagtig i færdselsuheld, at træffe de forholdsregler som uheldet giver anledning til. Man tilsigter herved at yde tilskadekomne hurtig hjælp samt til at skabe grundlag for, at uheldet kan blive tilfredsslillende og hurtigt opklaret.

Desuden foreligger der i Danmark og Norge i visse tilfælde pligt til at gøre politi-anmeldelse. Sådan anmeldelse skal i Norge gøres inden 24 timer af den, som har

Finland**3 §**

När vägfarande är delaktig i trafikolycka, skall han stanna och på ammoldan uppge sitt namn och sin adress och ge alla övriga uppgifter, som äro nödiga 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 ådraget kroppsskada eller eljest försatts i sådant tillstånd, att han måste transporteras för att få hjälp, är varje förare av fordon skyldig att göra detta.

Norge**§ 6**

1. Når trafikkuhell intreffer, skal enhver som med eller uten skyld er blantet 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 blantet 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 omgang for at fornoden 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.

voldt skaden, i de tilfælde, hvor ingen er til stede, som kan varetage den skadelidernes interesse. Under samme betingelser foreligger anmeldelsespligt i Danmark, skønt ingen tidsfrist er angivet.

Efter det finske forslag er kørende, uanset om han har været delagtig i uheldet, pligtig at medvirke til transport af tilskadekomne. Bestemmelsen er fra finsk side blandt andet blevet motiveret med landets i store områder relativt spredte bebyggelse.

Anvendelse af færdselsbaner.

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 trafiksäkerheten 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.

Kommentar

Nogen større principiel forskel foreligger ikke med undtagelse af spørgsmålet om placeringen af cykler med hjælpemotor. I Finland, Norge og Sverige skal disse fremføres på kørebanen. I Danmark skal cykler med hjælpemotor udenfor tætbebygget område benytte cykelsti, hvor sådan findes, mens de i tætbebygget område skal benytte kørebanen, medmindre andet er tilkendegivet. Dette er fra dansk side motiveret med, at antallet af cyklister på cykelstierne i byerne sædvanligvis er så stort, at cykler med hjælpemotor på cykelstierne ikke kan fremføres med den hastighed, som er nødvendig, for at motoren ikke skal gå i stå, hvilket medfører at de må trædes frem.

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 fremkalder fare eller ulempe for den øvrige færdsel på denne.

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

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

2. Tohjuls sykkel skal kjøres på oppmerket sykkelbane hvis sådan finnes på syklistens höyre 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.

Køretøjs plads på kørebanen.

Sverige

45 § (del av)

I 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.

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.

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

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 däröm 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 an- norstädes där sikten är skymd, bör fordon hållas möjligast nära körbanans högra kant samt, om fordonet är försedd med ljudsignal- eller belysningsan- ordning, lämplig signal vid behov gi- vas.

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

Norge

§ 10

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

Det som foran er bestemt om kjøretøyets 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 bestemmel- sen i § 11 punkt 2.

Kjöretøy 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. Motorkjøretøy som er lange eller som har tilhengere, skal holde så stor innbyrdes **avstand** at omkjöring ikke vanskeliggjøres.

Sverige**Danmark**

Stk. 3. Helleanlæg, færdsselfyr 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

Her fremtræder den væsentligste forskel mellem Sverige på den ene side og de øvrige nordiske lande på den anden side. Forskellen i trafiksystem (højre- og venstre-kørslen) hindrer imidlertid ikke, at principperne øvrigt er ensartede. Langsomtkørende skal altid holde så langt til højre respektive til venstre på kørebanen som muligt. De øvrige kørende skal holde så langt til respektive højre og venstre, som hensynet til de langsomtkørende tillader.

Samtlige lande har samme bestemmelser om afstand til køretøj foran. Desuden har den danske lov og det norske forslag en speciel regel om, at store motorvogne ved landevejskørsel skal holde en sådan indbyrdes afstand, at overhaling ikke vanskeliggøres. Denne forskrift er begrundet i indvundne erfaringer. Fra finsk side har man imidlertid anset en sådan bestemmelse for at være af tvivlsom værdi og egnet til at opmuntre unødvendige overhalingar. I Sverige har der ikke været spørgsmål om at indføre en tilsvarende regel.

Finland**Norge****§ 10**

2. I rundkjöringsanlegg gjelder de samme regler som for veg med envegskjöring. **Kjøretøyet** skal føres så langt til **høyre** som det etter forholdene er mulig og hensiktsmessig. Kjøretøy med liten fart skal holde helt ut til høyre side.

3. Kjører skal ikke unödig vike til side fra sin plass i kjørebanen. 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.

Den danske lov påbyder særskilt pligt for fører af et holdende køretøj, inden han kører ud i trafikken at sikre sig, at han ikke udsætter den øvrige trafik for fare eller væsentlig ulempe.

Det norske forslag indeholder en anvisning om, at man ikke unødvendigt bør vige til side fra sin plads på kørebanen, noget som kun bør ske, når det kan gøres uden ulempe eller fare for den øvrige færdsel og efter at tegn er givet. Tilsvarende bestemmelse kan udlæses af den danske tekst i § 33, stk. 4, og modsvares i Sverige nærmest af bestemmelserne i § 50, 1. mom. andet stk. og 4. mom. om, at den som agter at sætte igang fra vejkant, svinge i vejkryds, vende på vej eller iøvrigt ændre køretøjets plads i sideretning, således at fare eljer hindring kan opstå, i god tid skal angive den nye kørselsretning gennem tegn.

Køretøjs placering under svingning.

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 midtlinje 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 ferdsel ikke hindres, skal det holdes så langt til venstre at det blir plass for kjørende på vognens høyre side. Har veien 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 kjøretøyet 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

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

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

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. Cyklister
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.

6 mom. Utan hinder av bestämmelserna i 1—5 mom. må fordon, som användes i väghållningsarbete, med iakttagande av erforderliga försiktighetsmått foras på sätt som med hänsyn till arbetet finnes nödigt.

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

Efter systemet i de foreliggende love og lovforslag er køretøjs placering under swingning og ved kørsel i flere vognrækker (vognbaner i samme kørselsretning) stort set ensartet reguleret bortset fra de afvigelser, der betinges af forskellen i færdselsretning, og bortset fra, at det i Norge generelt er forbudt på vej med mere end to vognbaner at anvende den venstre bane ved kørsel ligeud.

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 vejen 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 vägförändrings 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.

Baglænskørsel og vending.

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

Fælles for alle lande gælder, at baglænskørsel og vending kun må foretages, når det kan ske uden ulempe for den øvrige færdsel. Efter det norske forslag er det forbudt at vende i tætbebygget område. Denne forskrift vil dog sandsynligvis bortfalde ved forslagets fortsatte behandling.

Finland

15 § (del av)

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

Norge

Rygging 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 strök er vending på veg forbudt. Den som rygger eller vender har vikeplikt for andre vegfarende.

Rygging skal foretas i den side av vegen hvor det voldes minst ulempe eller fare for den övrige ferdsel.

Hastighed.

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 förhållanden tillräckligt låg hastighet:

- a) vid oklar sikt
 - b) vid vägkorsning
 - c) i skarp kurva
 - d) vid backkrön
 - e) när sikten eljest är skymd
 - 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 övergangsställe för gående, nedbringa hastigheten så, att fordonet kan stannas framför övergangsstället 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 lygetændningstiden 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 sporvogn eller bus holder eller er ved at holde ved et stopested,
- 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 synnerhet:

a) i livlig trafik och i vägkorsning, då fordonet närmar sig skyddsväg, vid hållplats stående spårvagn eller buss, barn, åldringar, lytta, blinda eller döva, så ock vid passering av husdjur eller då hänsynen till andra vägfarande 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, ävenom då fara för blandning förelig- ger;

d) då smal, ojämnn 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 väghållnings- arbeten eller föret eller eljest är farlig; samt

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

Norge

20

1. Kjörefarten 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 uoversiktig kurve,

d) foran bakketopp,

e) når oversikten for øvrig er begrenset,

f) når det er fare for blending,

g) over smale bruar eller bruar med ujevn kjørebane,

h) når kjørebanen er glatt,

i) i trang innsnevring av kjørebanen,

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 kjørebanen.

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

n) med passering av løs hest eller annet husdyr.

Vid smutsigt vägslag 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 bilden 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 bilden 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 effektivt från fotbroms eller motsvarande anordning på bilden manövrerbara bromsar, 40 km/tim.

e) en släpläde samt släpläden har en bruttovikt icke överstigande bilens bruttovikt, 30 km/tim.

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

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 stank 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 kjøretøyet i tide kan stanse, slik at gående som er i kjørbanen får höve til å pasvere.

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

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

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

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

§ 21

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

För följande kjöretoyer er störste tillatte fart utanför tettbygd strök:

- a) busser og motorvagnar med registrert totalvikt över 3 500 kg 60 km i timen
- b) motorvagn med tilhenger när det är bremsar på alla hjul 60 km i timen
- c) motorvagn med tilhenger när det inte är bremsar på alla hjul 45 km i timen

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

Sverige

Danmark

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 tättbebyggt 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 eldfara för brandväsendets räkning eller av polis- eller tullpersonal, läkare, barnmorska eller veterinär i brådskande yrkesutövning.

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

§ 44

Stk. 2. Bestämmelserne 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 nødvendiggør det. Sådan hastighedsgrænse kan også fastsættes for særlige arter af hjulbeklædninger samt for køretøjer på bælter, valser og meder. Justitsministeren bemyndiges til efter forhandling med ministeren for offentlige arbejder at dispensere fra de i stk. 1 nævnte hastighedsgrænsler for bestemte vejstrækninger eller for særlige arter af køretøjer, hvor forholdene taler derfor.

Finland

Norge

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

§ 21 forts.

4. For utrykkingskoretøyer gjelder ikke bestemmelserne i denne paragraf.

Kommentar

Lovgivningerne har næsten anvendt samme disposition i hastighedsreglerne sammensættelse. I et særligt afsnit nævnes først, at hastigheden altid skal afpasses efter forholdene, hvorefter der nævnes eksempler på forskellige forhold, som særlig kræver lav hastighed. Til sidst behandles største tilladte hastighed for forskellige slags køretøjer m. m.

I Norge må hastigheden ikke være større, end at køretøjet kan standses på en trediedel af den frie vejstrækning foran køretøjet. Denne bestemmelse har især domstole og politi anset at være værdifuld udfra et bevissynspunkt. En lignende bestemmelse findes i den finske bilförfatning, som kompletteres med reglen om, at motorkøretøjer i mørke skal kunne standses indenfor den af lygterne belyste vejstrækning. Samme regel blev foreslået i Sverige af sagkyndige under forberedelse af ændringer i vejtrafikforskriftningen, men blev ikke medtaget i de i 1955 gennemførte ændringer i denne forordning.

Vedrørende eksemplifikationen kan nævnes, at kun den danske lov savner forskrift om hastighedsmindskning, når motorkøretøj nærmer sig kreatur. Videre nævnes den danske lov småbørn, som opholder sig ved vejen, mens der i Finalnd, Norge og Sverige nævnes børn.

I samtlige lande findes bestemmelsen om, at hastigheden i dårligt føre skal afpasses således at andre ikke udsættes for tiistænkning.

Hvad angår bestemmelserne om største tilladte hastighed for visse arter af køretøjer, er hastigheden i Sverige udenfor tæt bebygget område fri undtagen for busser og lastbiler, hvis totalvægt overstiger 2 500 kg, for hvilke den største tilladte hastighed er 60 km/t. I tæt bebygget område er hastigheden begrænset til 50 km/t.

Danmark har kun hastighedsbegrænsning for biler, hvis totalvægt overstiger 3 500 kg (60 km/t.).

I Finland er hastigheden fri for personbiler og motorcykler, iøvrigt er hastigheden begrænset til 70 km/t. For lastbiler med egentlig påhængsvogn er farten begrænset til 40 km/t.

De finske hastighedsbestemmelser indebærer, at hastigheden er fri for personbiler og motorcykler, medmindre hastigheden ved vej tavler er begrænset indenfor visse områder eller visse vejstrækninger.

I Norge er hastigheden udenfor tætbebygget område begrænset til 70 km/t. og i tætbebygget område til 40 km/t. Bemærkelsesværdig er tilføjelsen, at man i tætbebygget område ikke må køre hurtigere, end at man kan standse på en bremse-længde af højst 12 m.

De norske hastighedsbestemmelser er udformet således, at man har mulighed for at forhøje hastighedsgrænsen på visse veje med hjemmel i motorvognloven § 20.

Den totalvægt, der angives som grænse for tungere køretøjer, er som nævnt 3 500 kg i Danmark og Norge. Dette tal er hentet fra Genévekonventionens annex IX. Den svenske vægtgrænse 2 500 kg er valgt af hensigtsmæssighedsgrunde.

Kun Norge har stadig en generel hastighedsbegrænsning. I juni 1955 hævede stortingset grænsen fra 60 til 70 km/t. udenfor tætbebygget område (for busser og tunge køretøjer 60 km/t.). I Sverige afviste rigsdagen næsten samtidig et forslag om generel hastighedsbegrænsning til 80 km/t. udenfor tætbebygget område.

En af grundene til at man i Danmark har opgivet den generelle hastighedsbegrænsning, angives at være, at man ikke forventede, at slojfningen af hastighedsbegrænsningen i sig selv ville medføre nogen forøgelse i antallet af færdselsuheld. Nogen generel hastighedsbegrænsning i tætbebygget område har man i Danmark ikke anset påkrævet, da man har bestemmelsen i § 35, stk. 2, om, at en efter forholdene passende lav hastighed skal holdes i tætbebygget område.

Møde og overhaling.

Sverige

47 §

1 mom. Förfare 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 vägtrafikant än gående skall ske till vänster. Omkörning av annan vägtrafikant än gående skall ske till höger.

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

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

Danmark

§ 36

Stk. 1. Når kørende møder hinanden, skal begge i god tid holde tilstrækkeligt til højre og om fornødent ned sætte fartern. Er vejen delvis spærret, skal det køretøj, i hvis kørebanehalvdel 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. Förrare 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. År 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. Kjörere som mötes skal i god tid vike tilstrekkelig til höyre, kjøre forsiktig og vise aktsomhet overfor andre vegfarende og om nødvendig stanse til vegen er fri. Hvis en del av vegen er sperret, har den kjører plikt til å stanse som har sperringen på sin side.

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

2. Omkjöring skal foregå til venstre. Dog skal omkjöring av sporvogn skje til höyre når skinnene ligger slik at det er plass til det. På veg med envegskjöring kan sporvogn også omkjøres til venstre.

Omkjöring må ikke foretas foran og i vegkryss, jernbaneplanovergang eller uoversiktlig kurve, foran bakketopp eller under andre forhold hvor omkjöring kan medföre 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 framförvarande 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 framförvarande 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 til-lader 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 ned sætte 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 lang-somtkørende 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 förvissar 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 omkörningsignalen.

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 trafiktätheten röra sig i fortsatt fil, får omkörning oavsett stadgandet i 4 momen- tet ske även till höger. Likaså får for-

Norge

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

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

Den omkjørende skal etter omkjøringen 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 omkjøring 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

Principperne for mode er stort set de samme i alle lande. Danmark og Norge har en udtrykkelig forskrift om, at hvis en del af vejbanen er spærret, skal den holde tilbage, i hvis kørebanehalvdel spærringen er. Samme regel kan anses ligge i forskriften i § 17, punkt 3, i det finske forslag. Princippet kan i Sverige betragtes som selvfølgeligt, skønt det ikke direkte kommer til udtryk i loven.

Vedrørende overhaling følger man indledningsvis i alle lande hovedreglen, at overhaling ikke må ske, hvor udsigten ikke er fri, hvilket dog ikke siges direkte i det norske forslag.

I Sverige og Danmark er overhaling forbudt foran og på fodgængerfelt. Det er ikke udelukket, at en tilsvarende regel indføjes i Norge. Det finske forslag indeholder en modifieret bestemmelse om at køretøj, som holder ved fodgængerfelt, ikke må overhales, med mindre det overhalende køretøj først standses og føreren forvisser sig om, at overhalingen ikke medfører fare for andre vejfarende.

Samtlige lande har gjort undtagelse fra overhalingsforbudet i vejkryds, hvor kørsel i flere vognrækker forekommer.

Der findes væsentlige forskelligheder i reglerne om signaler ved overhaling. I Sverige er overhalingssignal gjort obligatorisk fra og med den 1. juli 1955. I Danmark og Finland skal overhalingssignal gives, hvis det efter omstændighederne er nødvendigt. Man har i Danmark ikke anset obligatorisk overhalingssignal for ønskeligt, dels af hensyn til princippet om tyst trafik, dels fordi bestemmelserne om nødvendige signaler menes at blive bedre respekteret, hvis man undlader at foreskrive signaler, som ikke er absolut nødvendige. På dette punkt er det fra finsk side udtalt, at obligatorisk signal overalt udenfor bymaisig bebyggelse ville kunne fore til, at den overhalende i stor udstrækning stoler på signalet og forsømmer anden tiltrængt

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 varsomhet.

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

forsigtighed. Til dette ræsonnement har man sluttet sig i Danmark. I Norge nævner man overhovedet ikke signaler i reglerne om overhaling. Man holder nemlig meget nøje på princippet om at kørende ikke må skifte plads på vejbanen uden at give tegn, og man mener derfor, at overhalingssignal i reglen ikke er påkrævet. Er vejbanen bred, kører man forbi uden signal. Er den smal, giver man signal, uagtet der ikke findes nogen forskrift herom. Pligten til at give signal, når det er nødvendigt, menes at være indeholdt i bestemmelsen i § 16. Man er forøvrigt principielt imod, at kørende meddeler sig til hinanden ved hjælp af lydsignaler.

I alle lande bortset fra Sverige er den overhalede pligtnig om fornødent at standse. Den finske tekst nævner udtrykkelig, at den, som overhales, ikke må øge farten. I Finland går man nemlig ud fra, at den forankørende principielt har ret til at fortsætte med uforandret hastighed, og at han kun, hvis overhaling ikke trygt kan gennemføres, skal sagte farten og eventuelt tillige standse. På grund heraf har man også ment det påkrævet at udstede direkte forbud i denne forbindelse mod at øge farten således at overhaling hindres. Når overhalingssignal er givet, skal det besvares.

Pligt til at afgive svarsignal foreligger ikke i Danmark. Grunden er den, at obligatorisk svarsignal ville kunne tolkes således, at den forankørende ved signalet påtager sig et vist ansvar for, at vejbanen er fri. Selvom en forskrift om obligatorisk svarsignal ikke skulle have et sådant indhold, at den gør den overhalede medansvarlig for overhalingen, så kan man dog frygte, at den overhalende i praksis indretter sig på, at han på grund af svarsignalet frit kan køre forbi uden at iagttage den forsigtighed, som iøvrigt er påkrævet fra hans side ved overhalingen.

Lignende synspunkter blev fremsat i Sverige ved behandlingen af forslaget om obligatorisk svarsignal og kan i et vist omfang have bidraget til, at man besluttede at nøjes med blot en anvisning.

Vigepligt.

Sverige

48 §

I 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.

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 ned sætte 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 svänger fra en cykelsti ud på kørebanen.

2 mom. Då i annat fall än i 1 mom. sägs 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

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.

Norge

14

4. I kryss mellom forkjörsveg og annen veg har kjører som vil kjøre inn i eller over forkjörsvegen, 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 forkjörsvegen passere først.

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

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

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

3. Då samtidigt ankommande fordons kurser 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.

1. Når kjørere samtidig kommer til et vegkryss, skal den som har eller ved sving få 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 denna 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 §§ påbjuden 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 skymd eller sådant genom trafikmärken eller ljussignaler föreskrives eller omständigheterna i övrigt förutsätta det, helt och hållt 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 hållt 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 kjøretøy 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 ferdselet 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 iagttagte 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

Hovedvejsreglen, nemlig at den øvrige færdsel har ubetinget vigepligt for færdselen på hovedvej, findes i samtlige nordiske lande. Kun i Sverige er den kombineret med obligatorisk stoppligt for den, som vil køre ind på eller over hovedvejen. Denne bestemmelse er blandt andet motiveret med, at den kørende ved at standse får lejlighed til at bedømme den risiko, han løber ved at køre ind på hovedvejen. Videre er det blevet hævdet, at hovedvejstrafikkens ubetingede forkørselsret nødvendigvis må kompletteres med en bestemmelse, som yder hovedvejstrafikanten garanti for, at et køretøj fra en sidevej ikke kommer ind på hovedvejen, uden at føreren iagttager den størst tænkelige forsigtighed. Det menes at denne forsigtighed bedst opnås ved, at føreren standser sit køretøj. I Danmark foreligger pligt til at standse før indkørsel på hovedvej kun, hvor oversigten ikke er fri. I Norge og Unland skal man standse, inden man kører ind på hovedvej, hvis det er nødvendigt.

Da man i Danmark overvejede, om obligatorisk stoppligt burde indføres, fandt man, at en sådan pligt ville kunne nedsætte respekten for bestemmelsen i de tilfælde, hvor det er åbenbart, at der ikke foreligger nogen hindring for indkørsel på hovedvejen. Sagkyndige såvel i Norge som Finland er mest tilbøjelige til alene at foreskrive stoppligt der, hvor stoppligten virkelig er påkrævet, og da at angive dette med stopstavle.

Desuden foreligger i samtlige lande obligatorisk stoppligt, hvor stopstavle er opsat. Hvor korebaner skærer hinanden, uden at den ene vej er hovedvej, har føreren

Finland

5. Bestämmelserna i: 1, 2 och 3 mommentet 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 överkridandet av korsning vid grönt ljus äro likaså berättigade att, oberoende av att ljuset ändrats, fortsätta sin färd.

Norge

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

af det køretøj, som har det andet køretøj på sin højre, respektive i Sverige venstre side, vigepligt. De danske, finske og norske lovtekster viser imidlertid modifikationer i denne regel, som er betydelig mere omfattende end den svenske tilføjelse til reglen, nemlig at særlig forsigtighed skal iagttages af den som fra vej med ringe trafik kommer ind på vej med livlig trafik. I Danmark og Norge er det således foreskrevet, at den, som kører fra en vej med ringe færdsel ind på en åbenbart mere betydende vej, i god tid skal nedsætte hastigheden og i rimelig udstrækning lade trafikken på den større vej passere først. Det finske forslag stemmer stort set overens med den svenske tekst på dette punkt.

Den danske lov og de norske og finske forslag har særlige bestemmelser om vigepligt for den, som kører ud fra ejendom, parkeringsplads, holdeplads m. m. Denne vigepligt ophæver principippet om forkørselsret for den, der kommer fra højre.

Norge har ikke udtrykkelige forskrifter om pligt for kørende til at standse for at lade gående til eller fra holdende sporvogn passere. I § 20, stk. 2, i det norske forslag findes imidlertid en bestemmelse om pligt for kørende til at sagtne farten når bus eller sporvogn passerer. Efter norsk opfattelse hæmmes bytrafikken i for stor udstrækning af obligatorisk stoppligt ved sporvognsstoppested. Manglen af denne bestemmelse siges ikke i påviselig grad at have medført færdselsuheld. Løvrigt turde selve principippet om kørendes pligter i forhold til gående være ensartet, skønt det udtrykkes på anden måde i Norge end i de øvrige lande.

Standsning og parkering.

Sverige

49 §

1 mom. Fordon får icke på väg stansas eller uppställas på sådan plats eller sådant sätt, att fara uppstår för person eller egendom eller trafiken onödigtsvis hindras eller stores.

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

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 færdelsen.

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 færdelsen; 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.

2 mom. Stannande eller uppställning på väg får icke utan att trafikförhållanden 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 skynd,

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 övergangsställe för gående eller inom ett område av 10 m före övergangsstället,

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 onödigvis stores eller hindras.

2. Fordon, som uppställes 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 enkellriktad 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 omköring är förbjuden, är det också förbjudet att parkera och uppställa samt även stanna, där det senare icke sker till följd av oundvikligt trafikhinder.

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 bågge 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

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

2. I tettbygd strök må stans eller parkering bare skje på höyre 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.

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

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

Det er forbudt å stanse eller parkere blant annet:

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

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

c) utenfor tettbygd strök 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-skylt,

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 stores.

4 mom. Förfare 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) udfør udkørsel fra cykelsti eller indenfor en afstand af 10 m føran 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 vanskeliggøres for andre,

g) hvor andet køretøjs forbikørsel derved væsentlig vanskeliggøres,

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

i) på afmærket droskeholdeplads.

Stk. 4. Parkering må endvidere ikke ske:

a) på bro og i vejunderføring,

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

c) udfør 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 færdelsen.

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 spårvagn 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 vägkanten 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 draга försorg om att utomstående icke kunna använda det.

Norge

hvor stans eller parkering gjør innkjøring i riktig kjørefelt vanskelig,

g) ved trafikkøy (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 ivedkommende. Parkeringsbremse skal være tilslatt og vognen satt i laveste gir.

5. Åpning av vogndörer, av- eller påstigning og av- eller pålessing skal foretas på en slik måte at det kan skje uten fare og til minst mulig ulykke for ferdelsen.

Kommentar

Køretøj skal standses eller parkeres i højre respektive venstre side af kørebanen alt efter færdselsretningen i vedkommende land.

Bestemmelserne om, hvor køretøj kan standses eller parkeres, har i hovedsagen samme indhold. Dog foreligger væsentlige forskelligheder vedrørende de afstande fra vejkryds og fodgængerfelt, indenfor hvilke man ikke må parkere. Således må man i Sverige og Danmark ikke standse eller parkere indenfor 10 m fra vejkryds. I Norge er den tilsvarende afstand 4 m i tætbebygget område, iovrigt 20 ni, ug i Finland er den 5 m. At man i Norge og Finland har så korte afstande, indenfor hvilke parkering ikke er tilladt i tætbebygget område, beror på, at man ønsker at udnytte alt anvendeligt areal til parkering.

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. Kjöretøy som etter trafikkuhell står til hinder for ferdselen, skal straks flyttes. För kjöretøy et flyttes kan føreren, om nødvendig avmerke kjöretøyets stilling, spor og liknende, men dette må skje på kortest mulig tid.

Den tilsvarende afstand fra fodgængerfelt er 10 m i Sverige, 4 m i Norge og **2 m** i Finland. I Danmark må man ikke parkere indenfor en sådan afstand fra fodgængerfelt, at oversigten derved forringes.

I samtlige lande findes en bestemmelse om, at føreren, inden han forlader sit køretøj, skal sikre det, således at det ikke kan sætte sig igang. Danmark og Norge har bestemmelser om, at åbning af vogndøren, udstigning og på- eller aflæsning skal foretages således, at det sker uden fare og **til** mindst mulig ulempe for færdselen. Efter hvad der er oplyst, kan den samme bestemmelse ventes indført i Finland, hvorefter Sverige alene ikke har denne bestemmelse.

Tegn og signaler.

Sverige

50 §

I 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 vägtrafikanters uppmärksamhet.

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.

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.

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 vedvære, indtil igangsætningen eller ændringen af færdselsretning er påbegyndt. Føreren skal påse, at brug af retningsviser ophører, når den tilsigtede manøvre er afsluttet.

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

Stk. 4. Kørende, der standser eller hurtigt nedsætter hastigheden, skal forud til underretning for bagfra kommande 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 vägfarandes 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. Dyliktecken får dock icke givas så tidigt, att det kan ge 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 unødig eller hensynslos 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, føreta omkjöring 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 før 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 däröm stadgas i
47 §.

2. mom. Inom tätbebyggt område får ljusignal givas endast då detta enligt 47 § eller 1 mom. härövan 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 ljuddelapparat av visst slag, får ljusignal icke givas med apparat av annat slag.

Vad sålunda är stadgat gäller icke utryckningsfordon under utryckning.

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

Danmark

eller på anden tydlig synlig og utvetydig måde.

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

Stk. 2 (del av). I bymæssigt bebygget område må lydsignal 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.

Kommentar

Principperne for tegngivning og signalgivning er stort set de samme i samtlige lande. De danske og norske tekster giver de udførligste bestemmelser om, hvorledes tegn skal gives. Der siges også, at unødig og hensynsløs signalgivning er forbudt. Samme bestemmelse ventes foreslået også i Finland.

Tyst trafik er indført i samtlige lande, d. v. s. lydsignaler må i tätbebygget område kun anvendes til afværgelse af fare, eller når det er påkrævet ved overhaling. I Norge nævnes dog overhaling ikke i denne forbindelse.

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

Finland

Norge

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) frågor icke förare från skyldighet att förvissa sig om att tillämnad åtgärd icke innebär fara för andra vägfarande.

Tegn skal senest opphøre når den varslede manöver er avsluttet.

1 (del av). I tettbygd strök må lydsignal bare brukes når det er helt nødvendig for å forebygge fare eller **skade**.

3. Signalering eller tegngiving fratar 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 förer av sporbogg i den utstrekning det höver.

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 bilden eller, om tillkopplad släpvagn enligt 21 § skall vara försedd med sådan registrerings-, interims- eller saluvagnsskylt, som skall föras på bilden, endast på dylik släpvagn.

Danmark

40

Stk. 1. Ved kørsel i lygtetændnings-tiden 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 op-lyst vej må motorkøretøj kun benytte **positionslys**.————

Finland

21 §

1. Vid körning i mörker eller skymning eller då siktens 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 fram till på vardera sidan på samma höjd finns 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 finns 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 reflektor.)

3. På väg med tillfredsställande belysning må bländande ljus icke användas annat än för att ge 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 **forskriftsmessige** lykter tent. Det må ikke brukes så svakt lys at kjøreren ikke kan se andre vegførende 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 forskriftsmessig 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 refleksanordninger som gir hvitt eller gullig lys og bak ha tente lykter eller refleksanordninger som gir rødt lys.

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

c) *Sykkelskal* 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 försynt med baklys eller refleksanordning 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 **skylykta**, 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 körriktningsvisare.

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.

Norge

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.

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

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

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.

o. 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 vägfarande.

4. Kjöretøy 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 vegdirektören.

Kommentar

I alle lande skal den foreskrevne belysning være tændt på køretøj ved kørsel i mørke. I Finland og Sverige er det tilladt at anvende parkeringslys på vej, der er tilstrækkeligt oplyst. I Danmark og Norge er anvendelse af parkeringslys direkte påbudt i dette tilfælde.

De norske og finske tekster indeholder i denne forbindelse bestemmelser om den belysning, der skal findes på hestekøretøjer og cykler. I Norge skal hestekøretøj have lygte eller refleksanordning, som lyser med hvidt eller gult lys fremad og rødt lys bagud. I Finland skal hestekøretøj bagpå i venstre side have rød refleksanordning med mindst 7 cm i diameter. I Danmark skal hestekøretøj fra 1. juli 1956 have mindst to forlygter, som giver hvidt eller gult lys synligt mindst 150 m, mindst een baglygte som viser rødt lys synligt mindst 150 m og endelig to røde refleksanordninger. Fra 1. juli 1956 skal hestekøretøj i Sverige være forsynet med såvel forlygte som baglygte og refleksanordning.

For cykel foreslås i Norge (foruden forlygte) at den bageste del af bagskærmen skal være hvid og forsynet med baglygte eller refleksanordning, som giver rødt lys. I Finland skal cykel have forlygte, hvorhos bagskærmen bør være hvidmalet mindst i en højde af 20 cm samt forsynet med røde refleksanordninger. I Danmark skal cykel have forlygte med hvidt eller gult lys og bagpå rød refleksanordning samt fra og med den 1. juli 1956 refleksanordning, som enten skal bestå af gult refleks-

materiale på begge sider af pedalerne eller anden refleksanordning, som bevæger sig, når cyklen bruges. I Sverige skal cykel foruden refleksanordninger bagud fra den 1. juli 1956 have baglygte, som viser rødt lys.

Også i Danmark har man overvejet at indføre obligatorisk baglygte, men da man der ikke i almindelighed anvender dynamolygte, men batterilygte, har man anset krav om baglygte for at være for strengt. De bevægelige refleksanordninger anses for at være en anvendelig erstatning for baglygten. Spørgsmålet om obligatorisk baglygte har ganske vist været drøftet i Norge, men har ikke været genstand for offentlig behandling. I Finland er tanken om obligatorisk baglygte afvist af hensyn til bekostningen.

Køretøj, som i mørke er parkeret på vej, der ikke er tilstrækkelig oplyst, skal i Danmark og Sverige have både tændt belysning og refleksanordninger. De skærpede krav i Sverige og Danmark er foranlediget af de erfaringer, man har haft med hensyn til alvorlige ulykker, som er forårsaget af mangelfuld belysning på parkerede køretøjer. I Finland skal motorkøretøj foruden refleksanordning have tændt parkeringslys på vej, hvor oversigten på grund af utilstrækkelig belysning er begrænset. Andre køretøjer skal have belysning eller refleksanordning. I Norge derimod er man ikke gået længere end til at foreskrive tændt belysning eller refleksanordning for alle kategorier af køretøjer.

Køretøjs belæsning.

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 stores.

Danmark

§ 41

Stk. 1. Personer eller gods må ikke være anbragt på en sådan måde på køretøjet, at føreren ikke har friudsigt 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 unødig støj. Ingen del af køretøjet eller lasten må slæbe på vejbanen, medmindre dette er uundgåeligt og vejbanen ikke kan beskadiges derved.

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

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 lygtetaændningstiden skal afmærkning ske ved lygte, der viser hvidt eller gulligt lys, hvis den vender fremad, og rødt lys, hvis den vender bagud.

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 färdén. Polismannen skall snarast möjligt underrätta vederbörande förman om åtgärden.

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 vägfarande 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 fram till eller bak till utanför fordonets omgränsningslinjer skall den utskjutande delens ända förses med en tydligt synlig flagga eller lykta eller annan lämplig anordning. I motorfordon skall härvid användas, fram till en vit eller gul och bak till en röd eller rödgul minst 30 X 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 iakttagas vad i 21 § är stadgat.

Norge

§ 18

1. På kjöretøy må personer eller last ikke være plassert slik:

- at kjøreren blir hindret i å manøvre kjøretøyet,
- at fare eller skade oppstår,
- at ferdselet blir unødig hindret.

Ingen del av lasten må ligge utenfor kjøretøyets 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 lesses 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 indledende bestemmelse om at køretøj ikke må belæsses således at hensynet til færdselssikkerheden tilsidesættes, findes i samtlige lande, skønt noget uens udformet.

Bestemmelser om udragende last findes i alle lovgivninger. I Sverige og Danmark skal last, som rager fremad eller mere end 150 cm bagud være tydeligt afmærket. I Sverige skal afmærkningen om dagen ske med flag eller anden anordning i gul og rød farve. I Danmark skal lasten også afmærkes, men det siges ikke, hvorledes det skal ske om dagen. I mørke skal afmærkning ske med lygte, som i Sverige skal vise rødt lys bagud og til siderne, i Danmark hvidt eller gult lys fremad og rødt lys bagud. I Finland skal lasten afmærkes med tydeligt synligt flag eller lygte eller anden formålstjenlig anordning. På motorkøretøjer skal der anvendes hvidt eller gult flag fremad og rødt eller rødgult flag bagud af størrelse mindst 30 x 30 cm og i mørke skal anvendes lys eller refleksanordning i samme farve. I Norge er forskrifterne knappe. Afmærkningen skal ske med et stykke hvidt tøj eller på anden betryggende måde. Man overvejer imidlertid at indføre skærpede bestemmelser. I praksis synes allerede nu de på markedet værende refleksmaterialer i stor udstrækning at blive anvendt.

Kap- og væddekørsel.

Sverige

§ 53

Tävling med fordon får icke anordnas på väg utan länsstyrelsens tillstånd. Gi-
ves tillstånd, skall länsstyrelsen med-
dela nödiga föreskrifter till förebygg-
ande av fara och olägenhet för trafi-
ken och för dem, som bo eller uppe-
hålla sig vid vägen, ävensom i övrigt
vid tillståndet fasta de villkor, som kun-
na 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
köres på cyklesti, og at start og opløb
foregår uden ulempe for den øvrige
færdsel. Politiet kan forbyde trænings-
körsel på visse veje og visse tider.

Stk. 2. Med justitsministerens tilladel-
se kan

- a) internationalt motorvæddeløb pas-
sere dansk område,
- b) afholdes orienteringsløb og præ-
cisionsløb med motorkøretøjer og cyk-
ler med hjælpemotor, forsåvidt der ikke
heri indgår hastighedskonkurrencer.

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

Stk. 4. Justitsministeren kan fastsætte
bestemmelser om de sikkerhedsforan-
staltninger, der skal iagttages til be-
skyttelse af publikum og af løbsdeltagere
ved kap- eller væddekørsel udenfor vej.

Kommentar

I samtlige lande kræves tilladelse til kap- og væddekørsel på vej.

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

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

Største tilladte vægt og bredde.

Sverige	Danmark
---------	---------

§ 54.

Anmærkning:

Dette afsnit i de nordiske landes lovgivninger er ikke taget op til behandling i denne forbindelse, fordi indholdet falder udenfor rammerne for denne oversigt. Vedrørende køretøjers bredde kan det dog — særlig af hensyn til turisttrafikken — være af interesse her at nævne, at køretøjers største tilladte bredde i Sverige er 235, i Danmark 250, i Finland 230 og i Norge 220 cm. I samtlige lande kan dispensation opnås efter ansøgning.

Tilkobling af påhængsvogn til motorkøretøj m. m.

§ 55.

Anmærkning:

Dette emne er nærmest af teknisk natur, og man har derfor ikke ment at burde medtage det her.

Last og passagerer på motorkøretøj.

§ 57.

Anmærkning:

Dette emne er nærmest af teknisk natur, og man har derfor ikke ment at burde medtage det her.

Finland

Norge

Støj dæmpning.

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 förbränningssmotor få icke gi-
vas 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 stores.

Danmark

§ 49

Fører af motordrevet køretøj skal behandle motoren således, at den ikke forvolder uforståen støj eller unødig udvikler røg, damp eller gasarter. Fri udblæsning må ikke anvendes. Disse regler gælder også for cykel med hjælp-motor.

Kommentar

Bestemmelserne er stort set ens. Den svenske tekst har forskrifter om anvendelse af gasgenerator.

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.

Færdsel 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 trafikförhållandenära där till föranleda.

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

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 sätten 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 pedalerne. 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. Sy klister 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 fortauen. 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 plassert på særskilt sete og er beskyttet mot **hjulekene**.

Sverige

Vid cykling får icke med cykel befordras 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, befordras 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 befordras 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 befordras 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 befordres 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, fram till 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. Annnet varslingsapparat er forbudt.

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

Kommentar

Sverige og Norge har ingen laveste aldersgrænse. I Danmark må børn under seks år ikke cykle på vej uden at være under ledsagelse og kontrol af en person over femten år. I Finland må barn under ti år ikke cykle på stærkt befærdet vej.

Forbud mod at flere — eventuelt flere end to — cykler ved siden af hinanden og påbud om at cyklist skal holde begge fødder på pedalerne og mindst een hånd på styret, findes i principippet i alle lovgivninger. Reglerne om antallet af personer og om gods, som må befordres på cykel, er meget udførlige i Danmark og Sverige. Detailbestemmelserne er i det hele taget særdeles varierende.

Det bør bemærkes, at det i Danmark er forbudt at medføre børn på knallert.

I denne forbindelse kan nævnes, at der i Danmark og Norge kræves ansvarsforsikring for knallert.

Særregler for gående.

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 övergangsställe 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 onödigtvist uppehålla sig på körbana hindra eller störa trafiken.

Danmark

53

Stk. 1. For gåendes färden 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) Løvrigt 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.

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 kjørebanen, skal gående holde seg så langt til siden som mulig og fortrinsvis gå på venstre side. I mørke og i usiktbart vær skal venstre vegside brukes.

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.

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

Srericige

Danmark

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

3 mom. Gående med bördar, 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 denna västra 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.

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 lygetændingstiden 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 unødig 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 nserhet. 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 trafikkøy, 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. Skilöpere kan bruke den vegside som etter forholdene er mest hensiktsmessig. Skilöper 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 danske regler er udførligst. Der må således gående ikke færdes mere end to ved siden af hinanden på kørebane og cyklesti. I den danske tekst fremhæves særskilt gåendes pligt til at iagttagte forsigtighed, når han træder ud på kørebanen foran eller bagved holdende køretøjer, bl. a. busser, der er standset i anledning af passagerers på- eller afstigning. Det er nærmest af pædagogiske grunde, at man har fremhævet gåendes pligt til at iagttagte forsigtighed i disse situationer.

Noget modstykke til den finske bestemmelse i § 34, stk. 3, om, hvorledes man skal forholde sig til lyssignaler, findes ikke i de øvrige landes færdselsregler for gående. Se herom i afsnittet om færdselssignaler.

I Danmark, Norge og Sverige skal fodgængere fortrinsvis gå i vejens venstre, respektive højre side, d. v. s. imod den korende færdsel. I Finland har man tidligere haft en tilsvarende bestemmelse, men den er nu ophævet.

Færdselssignaler.

Sverige

33 § vägmärkeskungörelsen (del av) Trafiksignal, som användes för reglering av fordonstrafik på annan plats än vid järnvägskorsning i plan, vid färja eller vid rörlig bro, skall hava **signalljus** 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 innehålla 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, skifteende 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 passeres, 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 brinnet 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 hållt, 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) Grönt: »Vegen er fri».

b) Rödt: »Stopp».

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

for trafikanter i den åpne ferdelsretning: »Stopp»,

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

2. På tegnet »Vegen er fri» kan en i vegkryss også svinge til höyre 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 rödt lys kan kjørebanen passeres men bare når vegen er helt fri og forholdene i enhver henseende er slik at det kan skje uten fare eller ulempe. Det må vises särlig försiktighet og hensyn så den kjörande trafikk ikke hindres.

§ 50 (del av)

Stk. i. 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 tilkendegiver, 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. Fodgångersignalerne »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» tilkendegiver, at gående kan passere vejen ad vedkommende fodgængerfelt. »Vent» tilkendegiver, at fodgængere ikke må gå ud på kørebanen, men befinner fodgængeren 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 forsiktig 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 svenske, her gengivne forskrifter om færdselssignaler angår kun kørende, mens bestemmelserne i de øvrige lande også gælder for gående. (Vedrørende Finland gives anvisning herom i § 34, stk. 3, i det finske forslag).

I den danske lovgivning forekommer desuden bestemmelser om visse særlige signaler, som gående skal rette sig efter. I Finland og Sverige kan de lokale myndigheder opsætte særlige for gående beregnede signaler, hvor det anses påkrævet, og angive disse signalers betydning.

I det norske forslag forekommer ingen specielle bestemmelser om signaler for gående.

Visse uligheder forekommer også iøvrigt vedrørende færdselssignalernes betydning og anvendelse.

Særregler for motorcykler.

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 danske bestemmelse om, at passager på motorcykel skal sidde med et ben på hver side af motorcyklen, er betinget af sikkerhedshensyn og er aktualiseret af den meget betydelige scootertrafik. Tilsvarende regel findes ikke i de øvrige lande.

Finland

Norge

Kapitel IV. Væsentlige forskelle i de nordiske landes færdselsregler.

Det fremgår af den i kapitel III anførte oversigt over færdselslovgivning m. m. og bemærkningerne i forbindelse med de forskellige afsnit, at de nordiske landes færdselsregler på visse områder i realiteten er i temmelig god overensstemmelse med hinanden, selv om formuleringen er forskellig. At en sådan forholdsvis god overensstemmelse er opnået, må i ikke ringe grad tilskrives det samarbejde, som hidtil har fundet sted mellem de nordiske lande på det omhandlede område. Den betænkning om fælles nordiske færdselsregler, som blev udarbejdet i Helsingfors i 1951, og som er omtalt i kapitel II, har således været grundlag for lovgivningsarbejdet i de pågældende lande.

Det må i denne forbindelse også bemærkes, at de finske og norske sagkynlige, som har deltaget i komiteens arbejde, efter at have beskæftiget sig med de nye danske og svenske færdselsregler, på flere punkter overfor de respektive regeringer har fremsat forslag om ændringer i lovforslagene for at bringe disse i nærmere overensstemmelse med de i Danmark og Sverige allerede gældende bestemmelser.

Selv om der således vil blive tilvejebragt en forholdsvis god overensstemmelse mellem de fire nordiske landes færdselsregler, såfremt Finland og Norge vedtager de foreliggende forslag, vil der dog stadig være visse *væsentlige forskelle, som vil kunne skabe usikkerhed i den*

internordiske trafik og derfor også udgør en fare for trafiksikkerheden. Til denne art af forskelle har komiteen ment i første række at burde henregne følgende bestemmelse:

**Køretøjers plads på kørebanen
(se side 42).**

Den mest iøjnefaldende og set ud fra et trafiksikkerhedssynspunkt mest betydningsfulde forskel imellem de nordiske landes bestemmelser om køretøjers plads på kørebanen består så absolut i, at Sverige i modsætning til Danmark, Finland og Norge har *venstre-kørsel*. De øvrige forskelle mellem bestemmelserne i dette afsnit må i denne sammenhæng anses for at være af mindre væsentlig betydning.

Møde og overhaling (se side 60).

Det bør her bemærkes, at der i Danmark og Sverige er forbud mod overhaling foran eller på *fodgængerfelt*, i Sverige dog kun når det drejer sig om et felt, der er ubevogtet og tydeligt markeret. I det finske forslag bestemmes, at man ikke må overhale et køretøj, der holder ved et fodgængerfelt, uden at man først standser op og forvisser sig om, at overhalingen ikke medfører fare for de øvrige vejfarende.

Der er også væsentlige forskelle, når det drejer sig om pligten til at give *overhalingssignal*. Der er i de øvrige nordiske lande ikke som i Sverige ubetinget pligt

til at give sådant signal. I det norske forslag nævnes overhalingssignal overhovedet ikke, medens det i Danmark og Finland er foreskrevet, at der skal gives signal, hvis dette efter forholdene er nødvendigt.

I Danmark og Norge findes ikke som i Sverige en anvisning, hvorefter den, der bliver overhalet, bør give svarsignal. I Finland skal der afgives svarsignal, hvis der er afgivet overhalingssignal.

Vigepligt (se side 66).

Den i Sverige eksisterende obligatoriske pligt for førere af motorkøretøjer til at standse, inden de kører over eller svinger ind på en *hovedvej* har ikke noget modstykke i de øvrige landes regler. Denne forskel mellem de svenske og de andre nordiske landes bestemmelser må anses for den i denne forbindelse mest iøjnefaldende og betydningsfulde forskel.

Ved fastsættelse af *vigepligt i andre tilfælde*, end hvor den ene vej er hovedvej, har alle de fire nordiske lande fulgt det i annex 2 til Genévekonventionen anførte princip om forkørselsret (se side 10). I Danmark og Norge har man dessuden den regel, at den, som fra en vej med ringe færdsel kører ind på eller over en mere betydende vej, i rimelig udstrækning skal lade færdselen på den større vej passere først. En sådan bestemmelse findes ikke i Finland og Sverige, men i disse lande foreskrives pligt til at udvise særlig forsigtighed i sådanne tilfælde. I Danmark, Finland og Norge har man bestemmelser, hvorefter der er vigepligt for den, som kører ud fra ejendom, parkeringsplads eller lignende steder. Tilsvarende bestemmelser findes ikke i Sverige.

Det bør endvidere i denne sammenhæng bemærkes, at der i Norge ikke er foreskrevet nogen pligt for motorkørende

til at standse for at lade fodgængere passere til eller fra holdende sporvogne.

Belysning (se side 82).

De danske og svenske bestemmelser om belysningen på *køretøjer, som i mørke er standset eller parkeret på kørebanen*, indebærer, at der på alle køretøjer skal findes både lygter og refleksanordninger, medens der i Norge kun kræves enten lygter *eller* refleksanordninger. I Finland skal der ifølge forslaget kun for motorkøretøjer kræves lygter og refleksanordninger, og for andre køretøjer lygter *eller* refleksanordninger.

Kun i Sverige er rød baglygte foreskrevet for *cykler* (fra og med 1. juli 1956). I Norge kræves enten baglygte eller refleksanordning, medens der i Danmark og Finland blot kræves visse refleksanordninger bagud.

I Danmark skal et *hestekøretøj* (fra og med 1. juli 1956) have mindst to forlygter samt såvel en rød baglygte som to refleksanordninger. De tilsvarende bestemmelser foreskriver i Sverige en forlygte, en rød baglygte og refleksanordning (fra og med 1. juli 1956), i Norge lygte *eller* refleksanordning både foran og bag på og i Finland kun refleksanordning bag på.

Køretøjers last (se side 88).

De for færdselssikkerheden vigtige bestemmelser om afmærkning af gods, der rager ud, er forskellige fra land til land. I de danske bestemmelser om afmærkningen *om dagen af udragende gods* foreskrives kun, at afmærkningen skal være tydelig. I Finland foreskrives et flag, som skal være let at se, og i Norge skal godset afmærkes med hvidt stof eller på anden betryggende måde. Efter de svenske bestemmelser skal afmærkning om dagen foretages ved hjælp af et flag

eller anden anordning i gule og røde farver.

Om afmærkningen i lygtetændingstiden er det i Sverige foreskrevet, at den skal foretages med en lygte som lyser rødt bagud og til siderne. I Danmark kræves gult lys fremefter og rødt lys bagud. I Finland er det foreslået, at motorkøretøjer skal være forsynet med lys eller refleksanordning og andre køretøjer med lygte eller anden passende anordning. I det norske forslag findes ikke forskrifter om, hvorledes godset skal være afmærket i mørke.

Foruden de ovenfor nævnte forskelle i landenes færdselsregler findes der visse forskelle, som ganske vist ikke kan anses for at være af en sådan karakter, at de udgør en fare for færdselssikkerheden, men som *skaber forvirring og uorden i færdselen, fordi personer, som færdes udenfor hjemlandet, ofte er ukendt med de fremmede regler*. Sådanne forskelle finder man i følgende regler:

Kørehastigheden (se side 52).

I principippet findes kun den forskel mellem på den ene side Danmark, Finland og Sverige og på den anden side Norge, at det sidstnævnte land har en generel hastighedsgrænse for alle slags køretøjer, nemlig 70 km/t., medens der i de andre lande ikke findes nogen generel begrænsning udenfor tætbebyggede områder. Af de eksisterende forskelle af mere speciel art, som vil kunne medføre usikkerhed i trafikken, skal man nævne følgende:

I Finland og Norge foreskrives det, at hastigheden ikke må være større, end at køretøjet kan bringes til standsning indenfor en bestemt del af den frie vejbane foran køretøjet. Tilsvarende bestemmelser findes ikke i Danmark og Sverige.

I Danmark og Norge er kørehastigheden for motorvogne, hvis *totalvægt* overstiger 3 500 kg, begrænset til 60 km/t. I Finland er den største hastighed for busser og visse andre køretøjer begrænset til 70 km. I Sverige er den tilladte maximalhastighed for busser og lastbiler med en totalvægt af over 2 500 kg fastsat til 60 km/t.

I *tæt bebyggede områder* er den højeste lovlige hastighed i Norge 40 km/t. og i Sverige 50 km/t. for alle slags køretøjer, medens der i Danmark og Finland ikke er nogen generel hastighedsbegrænsning for færdselen i sådanne områder. I Danmark påhviler det dog føreren ved kørsel i tættere bebygget område at holde en efter forholdene passende lav hastighed. I Finland er der kun hastighedsbegrænsning, såfremt en højeste hastighed er angivet på opsatte vej tavler. I samtlige lande har man for visse vejstrækninger fastsat en særlig begrænsning af hastigheden, men dette er da i almindelighed angivet ved hjælp af vej tavler. I Norge findes en tillægsbestemmelse, hvorefter hastigheden i tæt bebygget område ikke må være større, end at køretøjet kan standses på en bremselængde af højst 12 m.

Jernbaneoverkørsler (se side 34).

Den svenske bestemmelse om, at hastigheden indenfor en afstand af 50 m fra en jernbaneoverkørsel ikke bør være over 40 km/t. -- hvilken hastighedsbegrænsning ikke er markeret ved vej tavle -- har ikke noget sidestykke i de andre landes lov givning. Såfremt man i de andre lande anser en begrænsning af hastigheden ved en jernbaneoverkørsel for nødvendig, angives dette i hvert enkelt tilfælde ved hjælp af en vej tavle.

Også den danske bestemmelse om, at vejfarende skal standse mindst 5 m

foran rødt lyssignal er uden sidestykke i de øvrige landes lovgivning.

Forpligtelser ved færdselsuheld (se side 38).

I Danmark og Norge er der pligt til at gøre anmeldelse til politiet om den skete skade. I Danmark skal føreren snarest muligt gøre sådan anmeldelse, hvis der ingen er tilstede, som kan modtage de krævede oplysninger. I Norge skal den skadevoldende under samme forudsætning gøre anmeldelse til politiet senest i løbet af 24 timer. I Finland og Sverige er der ingen pligt til at gøre anmeldelse til politiet, men der er i disse lande — ligesom forvrigt også i Danmark og Norge — en almindelig pligt til at tage de forholdsregler, som uhedlet giver anledning til, samt til at opgive navn og bopæl.

I det finske forslag findes en bestemmelse, hvorefter enhver fører har pligt til at befordre en tilskadekommen, når dette er nødvendigt.

Fri passage for visse trafikanter (se side 32).

I alle fire landes bestemmelser er det pålagt de vejfarende at give fri passage for udrykningskøretøjer, når disse tilkender giver sig ved signaler. Efter det norske forslag skal den vejfarende desuden altid standse, medens han ifølge de i Danmark gældende bestemmelser kun behøver at standse, når dette er fornødent.

Kun den danske lovgivning indeholder et forbud imod at følge nærmere end 100 m efter udrykningskøretøj.

Anvendelse af færdselsbaner (se side 40).

Bestemmelserne i dette afsnit er noget forskellige hvad angår placeringen af cykler med hjælpemotor på kørebanen. I Norge er det forbudt at køre på cyklesti med cykel med hjælpemotor. I Danmark

skal kørsel på sådan cykel udenfor bymæssigt bebygget område ske på cyklesti, men i bymæssigt bebygget område på kørebane. Tilsvarende bestemmelser findes ikke i Finland og Sverige, men da cykler med hjælpemotor i disse lande regnes for motorkøretøjer, skal de — såfremt andet ikke er særligt foreskrevet — køres på kørebanen.

Færdsel med cykel (se side 98).

De indskrænkninger, som i Danmark og Finland er gjort i børns adgang til at færdes alene på cykel (mindste alder henholdsvis 6 og 10 år) findes ikke i de andre landes bestemmelser.

Færdselssignaler (se side 110).

De fire landes bestemmelser om færdselssignaler, der iøvrigt er overensstemmende, adskiller sig fra hinanden derved, at signalerne i Danmark, Finland og Norge gælder for såvel køretøjer som fodgængere, medens de i Sverige ikke gælder for fodgængere.

Efter det finske forslag påtænker man at indføre rødt blinklys, som skal betyde, at et køretøj før krydsning skal standse men straks må fortsætte kørselen under igagttagelse af hovedvejsreglerne.

I alle landene findes særlige fodgænger-signaler, som stort set har samme betydning.

Endelig findes i de nordiske landes færdselsregler nogle *forskelligheder*, som på den ene side ganske vist ikke er til direkte besvær i den nordiske samfærdsel, men som på den anden side *synes at være ganske umotiverede*. Hertil hører f. eks. bestemmelserne om *standsning og parkering* (se side 72).

Der er temmelig stor forskel på de afstande fra vejkryds og fodgængerfelt, hvor parkering ikke må ske. I Norge er denne afstand fra *vejkryds* 4 m i tæt bebygget område og ellers 20 m. I Finland

er grænsen 5 m samt i Danmark og Sverige 10 m. Forsåvidt angår *fodgængerfelt* må standsning eller parkering i Sverige ikke finde sted indenfor en afstand af 10 m, medens parkering i Norge og Finland ikke må ske indenfor en afstand af 2 henholdsvis 4 m fra fodgængerfeltet. Efter de danske bestemmelser må parkering ikke ske indenfor en sådan afstand foran et fodgængerfelt, at oversigten derved forringes.

I Danmark og Norge er det udtrykkeligt foreskrevet, at åbning af vogndøre samt ind- og udstigning skal foretages på en sådan måde, at det sker uden fare for færdselen. Selv om der i de andre to landes bestemmelser ikke er optaget forskrifter derom, vil uagtsom åbning af

en bildør eller uagtsom ind- og udstigning der blive betragtet som manglende påpasselighed i færdselen eller som en hindring eller forstyrrelse af denne. Forskellen mellem på den ene side de danske og norske bestemmelser og på den anden side de finske og svenske er således på dette punkt kun af formel art.

Det skal sluttelig bemærkes, at et nøjere studium af lovteksterne viser, at de i samme afsnit optagne tekster kan indeholde forskelligheder, som kunne henføres til alle de ovenfor anførte kategorier. Komiteen har imidlertid ikke ment her i enkeltheder at burde gøre rede for alle sådanne forskelligheder.

Kapitel V. Farer og ulemper på grund af de eksisterende forskelligheder i landenes færdselsregler m. m.

Komiteens opgave omfatter blandt andet at give en redegørelse for de farer og ulemper, som forskellighederne i de nordiske landes færdselsregler må antages at medføre for den internationale trafik. For at få et overblik over de herskende forhold har komiteen dels søgt at danne sig et indtryk af udviklingen og omfanget af trafikken mellem de nordiske lande (bilag A) og dels ladet sagkyndige ved statens trafiksäkerhetsråd i Sverige på grundlag af materiale fra samtliga nordiske lande lave en opstilling over og foretage en analyse af årsagerne til de i året 1954 indtrufne ulykker i de forskellige nordiske lande, som nordboer af forskellig nationalitet har været indblandet i (bilag B).

Den i bilag A omhandlede undersøgelse vedrørende hyppigheden af nordboers rejser mellem de nordiske lande omfatter årene 1947 og 1949—54 og er udarbejdet på grundlag af oplysninger afgivet af generaltullstyrelsen, järnvägsstyrelsen og statens utlänningsskommision i Sverige. Undersøgelsen er af praktiske grunde begrænset til at omfatte det samlede antal nordiske motorkøretøjer, som i de år, undersøgelsen omfatter, har passeret Sveriges grænser, og det totale antal rejser, som er foretaget mellem Sverige og de øvrige nordiske lande.

Undersøgelsen viser, at rejsestrømmen mellem de nordiske lande i den seneste 6-års periode er steget stærkt. Denne stigning har været særlig iøjnefaldende efter afskaffelsen af pastvangen i 1952 og efter de øvrige lettelser for samfærd-

selen indenfor Norden. Det *totale antal motorkøretøjer*, som har passeret Sveriges grænser, er således firedoblet i løbet af de sidste 6 år (se side 139) fra 392 000 i 1949 til 1 584 000 i 1954. Trafikken over den finske grænse udviser den største stigning, idet antallet af motorkøretøjer, som har passeret denne grænse, næsten er tidoblet (51 000 i 1949 og 489 000 i 1954). Automobiltrafikken mellem Norge og Sverige er dog den mest intensive. I 1954 passerede således ikke mindre end 813 000 køretøjer over den norsk-svenske grænse mod 222 000 i 1949. Trafikken mellem Danmark og Sverige er steget mindst. Antallet af motorkøretøjer, som er overført mellem disse lande, er vokset med 135 pct. i løbet af de 6 år (119 000 i 1949 og 282 000 i 1954).

Stigningen i *antallet af rejser* er også meget stor, idet disse i løbet af de sidste 6 år er mere end fordoblet. Stigningen har været omrent ensartet for alle landenes vedkommende. Det samlede antal ind- og udrejser mellem Sverige og dets nordiske naboer var i 1954 nået op på ikke mindre end 13 196 000. Hertil kommer desuden det ret betydelige antal direkte rejser, navnlig mellem Danmark og Norge, men også mellem Norge og Finland.

I denne forbindelse er det af særlig interesse at konstatere, at den store stigning i rejsehyppigheden overvejende falder på landevejstrafikken. Dette kan blandt andet ses af den på side 137 anførte tabel vedrørende jernbanetrafikken over visse grænsestationer. Jernbanetrafikken over Charlottenberg steg

således i 6-års perioden med 45 pct. og trafikken over Kornsjö med 54 pct. Forholdet mellem landevejs- og jernbanetrafikken er illustreret i bilag A (diagram III).

Det er vanskeligt at stille en prognose for udviklingen i den internordiske trafik. Man må på den ene side regne med, at der et sted findes et mætningspunkt, som til en vis grad kan standse opgangen i udviklingskurven. På den anden side må man tage i betragtning, at antallet af motorkøretøjer sikkert yderligere vil stige væsentligt, og at motorkøretøjer i stadig større udstrækning vil blive anvendt ved rejser udenfor landets egne grænser.

Det kan her nævnes, at de danske motororganisationer overfor komiteens danske gruppe har oplyst, at mange danskere, som har til hensigt at foretage ferierejser til udlandet pr. automobil, og også andre rejsende fra kontinentet, afholder sig fra at rejse til Sverige på grund af venstreksorslen. Man må antage, at automobiltrafikken mellem Sverige og de øvrige nordiske lande vil forøges yderligere, hvis trafiksystemerne i Norden bliver ens.

På grund af de mange forhold, der gør sig gældende, når man skal stille en prognose vedrørende udviklingen af trafikken i Norden, har komiteen ikke ment at burde udtale sig herom. Hvis udviklingen fortsat bliver som i de sidste 6 år, vil dette medføre, at omkring 6 000 000 motorkøretøjer vil passere de nordiske grænser i 1960, og at antallet af grænsepassager betydeligt vil overstige 20 000 000.

Man må under alle forhold regne med en betydelig rejsestrøm mellem de nordiske lande. I samme grad, forskellighederne i landenes færdselsregler medfører farer og ulempor for den internordiske trafik, vil farerne og ulempene blive større og større med trafikkens udvikling.

Det må også tages i betragtning, at man må forvente en stærk udvikling også af den internationale gods- og persontrafik på landevejene, og at et forøget antal motorkøretøjer fra udlandet derfor vil komme til at køre i, hvad komiteen i sin betænkning af 9. januar 1953 har kaldt for det fælles nordiske carnetområde.

For at kunne bedømme de farer og vanskeligheder, som forskellighederne i færdselsreglerne kan medføre, har det, som det i begyndelsen af dette kapitel er antydet, vist sig formålstjenligt at undersøge omfanget og beskaffenhed af de trafikulykker i de nordiske lande, i hvilke fremmede nordiske statsborgere har været indblandet. Den undersøgelse, som sagkyndige ved statens trafiksäkerhetsråd i Sverige på komiteens foranledning har foretaget, omfatter kun et år (1954) og bygger på statistiske oplysninger om de fa:rdselsuheld, som politiet har haft til undersøgelse. For med større sikkerhed at kunne bedømme de forskellige faktorers medvirken ville det have været af betydning, om man havde kunnet foretage en analyse af sådanne ulykker og årsagerne hertil igennem en længere periode og på grundlag af et mere udtømmende materiale. En sådan undersøgelse ville imidlertid have taget meget lang tid og er derfor ikke foretaget.

De sagkyndige mener imidlertid også af det nu bearbejdede, mere begrænsede materiale at kunne konstatere visse tendenser (jfr. bilag B).

Det fremgår af redegørelsen vedrørende de i alt 1 086 uhed, der er undersøgt af politiet, og i hvilke motorførere fra et andet nordisk land end det, hvori uheldet er sket, har været indblandede, at den fremmede fører i 726 tilfælde eller i to tredje del af tilfældene har været hovedårsag til ulykken eller medvirkende årsag til denne. Endvidere viser

det anførte tabelmateriale vedrørende de færdselsuheld i Danmark, hvorи svenske førere har været indblandede, at disse har været hovedårsag eller medvirkende årsag til uhellet i 65 pct. af tilfældene, og at svenske motorførere ved de trafikuheld, som de har været indblandet i i Finland, har været hovedårsag eller medvirkende årsag til uhellet i 80 pct. af tilfældene. I Sverige, hvor samtlige fremmede nordiske førere kommer fra lande med et andet trafiksysten, har danskere været hovedårsag eller medvirkende årsag til 75 pct. af de uhelde, i hvilke de har været indblandet, finner til godt 75 pct. og nordmænd til godt 60 pct. (Materialet vedrørende uheld i Norge udviser en anden fordeling, hvilket antagelig har særlige forklaringer, hvortil komiteen vil vende tilbage).

De nævnte uhelds forekomst i Danmark, Finland og Sverige skulle kunne forklares ved, at ukendtskab til de forskellige nationale særregler og usikkerhed i et fremmet trafiksysten (højre- eller venstrekrørsel) i adskillige tilfælde fører til, at den fremmede bilist har vanskeligheder ved at tilpasse sig trafikken i et andet land og derfor oftere bliver årsag til uheld end bilisten i hjemlandet.

Ved en nærmere analyse af årsagerne til uheld er de sagkyndige nået frem til, at af de 726 tilfælde, hvor fremmede nordiske førere har forvoldt uhellet, er 287 tilfælde (39,6 pct.) forvoldt af førere fra et land med *andet trafiksysten* på grund af manglende overholdelse af de gældende regler om henholdsvis højre- og venstrekrørsel (gruppe A i tabel I, bilag B). Hvis man hertil lægger de tilfælde, hvor det forhold, at man ikke er vant til at færdes i det andet lands trafik, efter de sagkyndiges mening må antages at have medvirket til uhellet (ialt 154 tilfælde opført under gruppe B i tabel I, bilag B), får man et samlet

antal uheld på 441, d. v. s. 61 pct. af alle ulykker, som er forvoldt af fremmede nordiske motorførere.

Forbindelsen mellem ulykkesårsager og forskellige trafiksystemer indenfor gruppen B er vanskelig at påvise, hvorfor bedømmelsen er præget af én vis usikkerhed. Komiteen mener sig imidlertid berettiget til at antage, at henimod halvdelen af samtlige ulykker i 1954, for hvilke fremmede nordboer bærer ansvar, mere eller mindre skyldes manglende overholdelse af de gældende færdselsregler. Dette vil med andre ord sige, at der i det år, undersøgelsen omfatter, gennemsnitligt er indtruffet (til politiet er anmeldt) et færdselsuheld om dagen, som skyldes de forskellige trafiksystemer. En sådan antagelse støttes yderligere af de oplysninger, som er givet af de forskellige forsikringsselskaber i Norden, og som omhandler vejtrafikuheld, der visse år har medført forsikringsskader i Danmark, Finland, Norge og Sverige, og i hvilke der har deltaget fremmede nordiske motorførere, som i deres hjemland har et andet trafiksysten end det, der gælder i landet, hvor uhellet er indtruffet. Ifølge disse oplysninger er 60—80 pct. af sådanne ulykker i Finland og Norge forårsaget af, at svenske førere ikke har igagettaget reglerne om højrekørsel. Ulykkerne i Danmark er ikke opdelt efter årsager. Det er imidlertid oplyst, at et ikke uvæsentligt antal af de omhandlede ulykker kan skyldes, at den svenske fører ikke har rettet sig efter reglerne for højrekørsel. Oplysningerne i Sverige går i samme retning.

Endvidere kan henvises til tabel III i bilag B. Af denne tabel fremgår, at antallet af tingskader (skader på køretøjer) ved ulykker, som er forårsaget af fremmede nordboer i et land med et andet trafiksysten, i 1954 udgjorde 720 og antallet af personskader 320. I lande

med samme trafiksysten var antallet af skader henholdsvis 35 og 42. Så langt det største antal ting- og personskader må tilskrives de årsager, som er opstillet under grupperne A og B (455 ting- og 226 personskader ved ulykker i lande med andet trafiksysten mod henholdsvis 25 og 28 ved ulykker i lande med samme trafiksysten).

Det bør i denne forbindelse nævnes, at ved adskillige uheld, som sker, når motorkøretøjer støder sammen udenfor byerne — ofte med stor hastighed — og som skyldes manglende efterlevelse af reglerne om henholdsvis højre- og venstre kørsel, bliver skaderne meget store, da køretøjerne ofte støder sammen „køler mod køler”.

Man kan endvidere næppe se bort fra, at tilsværring til svenske færdselsregler også kan have medvirket til nogle af de ulykker, som er forvoldt af nordiske motorførere ved kørsel i et andet nordisk land med *samme* trafiksysten som i førerens hjemland. Sverige er som bekendt for de øvrige nordboer ofte et gennemkørselsland, og det kan ikke udelukkes, at danskere, finner og nordmænd efter at have kørt gennem Sverige reagerer i overensstemmelse med de svenske regler for venstre kørsel, også efter at de er kørt over grænsen til et land med højrekørsel. Det forholdsvis store antal tilfælde, hvor nordmænd har overtrådt de danske regler for højrekørsel, kan efter de sagkyndiges formodning tyde herpå. Også i de tilfælde, hvor danskere og finner har forvoldt uheld i Norge, kan lignende årsager have været medvirkende. Her må man imidlertid lægge mærke til, at et stort antal tilfælde, hvor danskere har forvoldt ulykker, og et endnu større antal tilfælde, hvor svenskere har forvoldt ulykker i Norge, er henført til årsagen „kørt med stor hastighed”. I disse tilfælde kan det forhold, at førerne ikke har været vant til

at køre på de norske veje, have været en medvirkende årsag. Til bekræftelse af de sagkyndiges formodning om, at de svenske regler om venstre kørsel har kunnet virke forvirrende for folk på gennemrejse, taler også et af det finske politi anført eksempel, hvorefter en finsk rejsende efter et besøg i Sverige kørte i venstre side i Finland, hvorved hans køretøj stødte sammen med et modgående køretøj og han selv omkom. Lignende vanskeligheder findes for svenske, som efter længere tids kørsel i et land med højrekørsel vender tilbage til hjemlandet.

Desuden kan, som det er antydet i den forklarende tekst til de under gruppe C sammenstillede uhedsårsager (side 148), eventuelt yderligere en del uheld, som man har henført til andre årsager end manglende efterlevelse af de forskellige trafiksystemer, føres på forskellighederne debetside.

Det bør i denne forbindelse også bemærkes, at den omhandlede undersøgelse kun omfatter uheld, hvori nordiske motorførere har været indblandet. Om man også havde medtaget førere af andre fremmede nationaliteter end de nordiske, var materialet blevet mere omfattende. Man har imidlertid ikke anset en sådan undersøgelse for at være af umiddelbar interesse for nærværende betænkning, hvor det er formålet at gøre rede for og analysere forskellighederne i de nordiske landes færdselsregler.

Det bør endvidere fastslås, at hvis de tendenser, som har kunnet udledes af ulykkesstatistikken for året 1954, stort set ville blive de samme hvert år — og der findes intet, som går imod en sådan antagelse — betyder dette, at de skader på mennesker og materiel, som kan sættes i forbindelse med at trafiksystemerne er forskellige, under en længere periode, f. eks. i 10 år, vil beløbe sig til flere tusinde. Der kan aldrig skabes fuld-

stændig sikkerhed i trafikken. Man har dog i de forskellige lande gjort sig store anstrengelser for at forøge sikkerheden og mindske ulykkesrisikoen. Adskillige af den slags ulykker, som der her tales om, skulle åbenbart aldrig have behøvet at ske, om vore nordiske lande havde haft samme trafiksysten.

Ved siden af de egentlige uheld har man som følge af de uensartede færdselsregler — først og fremmest højre- og venstre kørslen — en almindelig usikkerhed i trafikken. Denne usikkerhed gør sig gældende for alle slags vejfarende. Den nuværende intensitet i færdslen på gader og veje gør det nødvendigt for alle at iagttage forsigtighed i færdslen. Denne forsigtighed bliver en slags rutine, og den vejfarende handler spontant og vane-mæssigt. Hvis nu en nordbo færdes i et fremmed nordisk land med andre trafikregler end hjemlandets, tager det en vis tid, inden han „er omstillet“ til de nye forhold. Som et enkelt eksempel på rutinen i trafikken kan man nævne, at fodgænger har den vane først at se til venstre i et land med højrekørsel og til højre i et land med venstre kørsel, inden han går over kørebanen. Hver lille uopmærksomheden* få alvorlige følger. Selv om det rundspørge, som i forbindelse med de sagkyndiges undersøgelse er foretaget hos politiet i visse distrikter i de nordiske lande, ikke har ført til påvisning af, at dette forhold direkte har været årsag i ulykker, er fodgængernes ofte tøvende og usikre holdning i et land med et andet trafiksysten dog en kendsgerning. Selv hvor ulempene ved et andet lands færdselsretning ikke bliver årsag til uheld, er det åbenbart, at også fodgængere og cyklister ville færdes mere frit og sikkert, hvis alle landene havde samme færdselsretning.

Hvis forskellen med hensyn til færdselsretningen allerede nu virker forvir-

rende, vil dette formentlig i endnu højere grad blive tilfældet i fremtiden med dens efter alt at dømme yderligere stærkt voksende trafik mellem landene. Et eksempel kan illustrere dette. En komité af sagkyndige, som er nedsat af regeringerne i Danmark og Sverige, er i øjeblikket ved at undersøge spørgsmålet om en bro over Øresund. Hvis en sådan forbindelse bliver oprettet, vil den sikkert stimulere færdslen mellem de 2 lande i overordentlig høj grad. Såfremt man endvidere antager, at den oprettes mellem København og Malmö, vil dette knytte de 2 store byer så nær sammen, at de færdselsmæssigt nærmest bliver en enhed. Forskellig færdselsretning i Danmark og Sverige ville i en sådan situation betyde omtrent det samme, som om man i en større by med livlig færdsel blev tvunget til at skifte fra højre- til venstre-kørsel fra bydel til bydel.

Man har her først og fremmest haft opmærksomheden rettet mod forskellen i færdselsretningen. Denne forskel er jo af størst betydning, og indebærer den største risiko for den internordiske trafik. Når det drejer sig om andre nationale særregler, kan man ikke af det i den foreliggende undersøgelse anvendte materiale drage nogle bestemte slutninger. Det ligger dog i sagens natur, at forskellige regler for f. eks. overhaling, belysning, signaler o. s. v. medfører ulepper for den internordiske og i det hele taget for den internationale trafik, og at dette til en vis grad medfører en usikkerhed i trafikken. Det må endvidere være klart, at en fremmed vejfarende kan færdes med større sikkerhed i et andet lands trafik, hvis han ved, at der dér gælder samme regler som i hans hjemland, og at risikoen for, at en sådan vejfarende ikke kan klare sig i en vanskelig trafiksitusjon, er mindre, hvis reglerne i alt væsentligt er ens.

Kapitel VI. Andre af komiteen behandlede færdselsspørgsmål m. m.

Komiteen er under sine overvejelser af spørgsmålet om en bedre samordning af de nordiske landes færdselsregler også kommet ind på spørgsmålet om at gøre vejtavlerne i de forskellige lande ensartede, både hvad angår udseende og anbringelse. Ved den i Geneve den 19. september 1949 oprettede protokol om sådanne tavler er allerede skabt et godt grundlag for en sådan ensartethed. I nogle af de nordiske lande er man for tiden i gang med og i de andre forbereder man arbejdet vedrørende de nye bestemmelser om vejtavler. Komiteen har derfor ikke ment på indeværende tidspunkt at burde tage dette spørgsmål op til særlig behandling, men vil kun understrege betydningen af, at de nordiske lande ved udarbejdelsen af bestemmelserne herom holder sig i forbindelse med hinanden, og at arbejdet tilrettelægges på grundlag af den ovennævnte Genéve-protokol.

Et andet spørgsmål, som komiteen har overvejet, er, hvorvidt og på hvilken måde man mest praktisk kan skabe et nordisk samarbejde om trafiksikkerhed, herunder særlig vedrørende trafiksikkerhedsforskning. Eftersom dette spørgsmål

dog ligger noget udenfor komiteens egentlige opgave, vil komiteen her nøjes med at anbefale et snævert og fortsat samarbejde mellem alle de myndigheder og organisationer, som i de forskellige nordiske lande beskæftiger sig med disse problemer.

Endelig har komiteen optaget spørgsmålet om samarbejde mellem de sagkyndige forsåvidt angår køretøjers indretning og tekniske udstyr. Komiteen mener ligeledes på dette område at burde anbefale et stadigt samarbejde mellem de nordiske landes sagkyndige på dette område.

Komiteen henleder i denne forbindelse opmærksomheden på, at transportkomiteen under den økonomiske kommission for Europa (ECE) har nedsat dels et arbejdsudvalg med henblik på forhindring af ulykker på vejene dels et udvalg, der skal beskæftige sig med motorkøretøjers indretning. Sagkyndige fra de nordiske lande deltager regelmæssigt i arbejdet indenfor disse udvalg. Det af komiteen anbefalede nordiske samarbejde bør samordnes med arbejdet i de sidstnævnte udvalg.

Kapitel VII. Komiteens overvejelser og konklusioner

Blandt de væsentlige forskelligheder, som der er gjort rede for i kapitel IV, indtager spørgsmålet om køretøjets plads på kørebanen (*højre- eller venstrekørsel*) en særstilling. Komiteen har om dette spørgsmål i sin betænkning af 9. januar 1953 om lettelser i toldbehandlingen m. v. af motorkøretøjer i den internordiske trafik udtalt følgende:

„Den største vanskelighed — ikke mindst ud fra et færdselsikkerhedsmæssigt synspunkt — ligger selvfølgelig i, at landet i Nordens midte har venstrekørsel, medens man i de øvrige lande har højrekørsel.

Komiteen vil — uden i den anledning at gå nærmere ind på dette spørgsmål — ikke undlade at understrege den betydelige praktiske betydning, det ville have for den internordiske trafik, hvis Sverige så sig i stand til at gå over til højrekørsel. Skabelsen af ensartede bestemmelser i så henseende ville yderligere fremhæve de nordiske landes vilje og evne til i god forståelse og under gennemgående hensyntagen at løse spørgsmålet af fælles interesse.“

Komiteen fastholder denne udtalelse, som yderligere er blevet bestyrket af de nu af komiteen foretagne undersøgelser vedrørende rejsehyppigheden mellem de nordiske lande og færdselsulykkerne i forbindelse med den internordiske trafik. Det er helt klart, at det medfører store ulemper, at Sverige — i modsætning til nabolandene — har venstrekørsel, idet dette har medført, at mere end 13 millioner personer i et enkelt år (1954)

har måttet omstille sig til et andet trafiksystem, jfr. den foretagne undersøgelse af rejsehyppigheden. Man kan endvidere med sikkerhed sige, at dette antal vil vokse betydeligt og i takt med den forøgede samfærdsel, som må forventes mellem de nordiske lande.

Som det fremgår af det i kapitel V anførte resumé af resultatet af de sagkyndiges undersøgelse vedrørende omfanget og arten af de trafikulykker i de respektive lande, hvori fremmede nordiske motorførere har været indblandet, har manglende efterlevelse af de gældende regler om højre- resp. venstrekørsel i et enkelt år (1954) forårsaget 287 færdselsuheld (af i alt 726). Til dette antal uheld kan man måske lægge ca. 150 uheld, til hvis opståen manglende rutine i et andet lands trafiksystem kan antages at have medvirket.

Med den stærke udvikling af rejsehyppigheden mellem de nordiske lande, som kan forudsæs, vil det samlede antal ulykker på grund af forskellen i færdselsretningen ganske givet også stige stærkt — selv om der ikke vil finde nogen relativ stigning sted. Hvis man havde ensartede regler på dette punkt, ville trafikken over grænserne i almindelighed glide lettere. Set fra et dansk, finsk eller norsk synspunkt ville det naturligvis være ønskeligt, om man fjernede det usikkerhedsmoment, som venstrekørslen i Sverige medfører for danske, finske og norske vejfarende. Det samme vil være tilfældet for svenske vejfarende i de nordiske nabolandene.

Komiteen har forsåvidt angår spørgs-

målet om *møde og overhaling* fundet det af væsentlig betydning, at bestemmelserne om, hvad motorførere skal igagttagе ved passage af et fodgængerfelt, gøres ensartede. Komiteen skal endvidere fremhæve, at den har fundet, at den svenske bestemmelse om pligten til at give signal ved overhaling samt den svenske anvisning om, at den, der bliver overhalet, bør afgive svarsignal, udgør et risikomoment, da den svenske motorfører kan antages at gå ud fra, dels at der, når han færdes i et naboland, vil blive afgivet overhalingssignal, før en overhaling finder sted, og dels at vejfarende fra lande med andre regler i Sverige vil afgive overhalingssignal.

Det skal om den svenske særbestemmelse om *obligatorisk stoppligt før indkørsel på hovedvej* bemærkes, at denne regel i modsætning til de tilsvarende bestemmelser i de øvrige nordiske lande gælder, uanset om der på tilkørselsvejen er opsat en stoxtavle eller ikke. Stoxtavler vil kun blive opsat på visse offentlige veje. Forskellen mellem reglerne kan medføre risiko derved, at en dansk, finsk eller norsk vejfarende i Sverige mener at være berettiget til at køre ud på hovedvejen uden først at standse, fordi der ikke findes opsat stoxtavle, medens de svenske vejfarende, som kommer ad hovedvejen, mener at kunne regne med, at køretøjer ikke vil blive ført direkte ud på denne fra en sidevej.

Komiteen er endvidere af den opfattelse, at de forskelle, som i landenes regler findes foreskrevet om *vigepligt i andre tilfælde*, end hvor den ene vej er hovedvej, udgør en fare for færdsels sikkerheden. Det er derfor ønskeligt, at der skabes den størst mulige ensartethed imellem reglerne om vigepligt og kørselsret.

Ud fra et færdselsikkerhedsmæssigt synspunkt hører spørgsmålet om køre-

tøjers *belysning i mørke* utvivlsomt til de mere væsentlige. Det gælder ikke mindst reglerne om belysning på et køretøj, som i mørke er parkeret på vejen. De skærpede bestemmelser i Danmark og Sverige vedrørende belysning på parkerede køretøjer er motiveret derved, at ingen eller dårlig belysning ofte har været årsag til alvorlige ulykker. Det forøgede antal ulykker, som er indtruffet i Sverige på grund af, at cyklister i mørke ikke er blevet bemærket af bag fra kommende motorførere, har også motiveret indførelsen af den svenske bestemmelse om obligatorisk baglygte på cykler. Det er ønskeligt, at de forskellige landes bestemmelser i så henseende bringes i bedre overensstemmelse med hinanden.

Komiteen mener, at de nærmere bestemmelser om, hvorledes *gods som rager ud over køretøjet* skal være afmærket i de forskellige lande, er udformet så forskelligt, at det vil være forbundet med vanskeligheder for vejfarende fra et naboland at kende disse forskrifter. Komiteen vil derfor påpege nødvendigheden af, at man såvidt muligt indfører samme regler herom.

Hvad endvidere angår de forskelle i de nordiske landes færdselsbestemmelser, som i kapitel IV er betragtet som forskelle, der ikke direkte medfører fare for færdsels sikkerheden, men som forårsager usikkerhed i færdslen, fordi de vejfarende ikke kender reglerne, vil komiteen udtale følgende.

Ved sin gennemgang af *hastighedsbestemmelserne* har komiteen ganske vist betragtet den i Norge fastsatte almindelige hastighedsbegrænsning på 70 km/t. som en væsentlig forskel i lovgivningen i forhold til de andre landes tilsvarende bestemmelser, men komiteen har ikke ment at burde fremsætte nogen særlig udtalelse herom. Komiteen har også været opmærksom på den mulighed for i særlige tilfælde at tillade en større

hastighed på bestemte strækninger, som følger af motorvognslovens § 20, og som, efter hvad der er oplyst, allerede i nogle tilfælde har været benyttet.

Komiteen har derimod vanskeligt kunnet finde nogle afgørende grunde for at have forskellige vægtgrænser ved fastsættelsen af den højst tilladte hastighed for bestemte slags tungere køretøjer og vil derfor opkaste det spørgsmål, om der findes anledning til at bibeholde disse forskelligheder i bestemmelserne vedrørende vægtgrænser.

Komiteen har endvidere anset de forskellige hastighedsbegrænsninger i tæt bebyggede områder for egnede til at skabe vanskeligheder for den private vejfarende, ettersom han ofte næppe har kendskab til de eksisterende forskelligheder.

Komiteen vil om hastighedsbestemelsen i almindelighed understrege det ønskelige i en størst mulig ensartethed, idet dette vil bidrage til at lette trafikken mellem landene.

Den anvisning om hastighedsbegrænsning ved *jernbaneoverkørsel*, som findes i de svenske bestemmelser, er givetvis vanskelig at kende for en ikke-svensk nordbo. I de øvrige nordiske lande findes nu almindelige forskrifter om pligt til at nedsætte hastigheden ved passage af en jernbaneoverkørsel.

Den danske regel, hvorefter det er forbudt at holde nærmere end 5 m foran et lyssignal ved jernbaneoverkørsel, synes i og for sig at være velbegrundet. Da en sådan særbestemmelse vanskeligt kan kendes af vejfarende fra de øvrige nordiske lande, ville ensartede bestemmelser herom være ønskelige. Det ville i det hele taget være ønskeligt, at de nordiske lande havde ensartede regler for, hvad der skal iagttages ved overkørsel af jernbaneoverkørsler, da passage af sådanne overkørsler indebærer et stort risikomoment for færdslen.

Den forskellige udformning af landenes bestemmelser om *forpligtelser ved færdselsuheld* synes at kunne skabe misforståelser. Komiteen finder det derfor ønskeligt, at man søger en bedre samordning af disse bestemmelser tilvejebragt.

Den norske bestemmelse om pligt til at *standse for et udrykningskøretøj* og den danske bestemmelse om, at man ikke må følge nærmere end 100 m efter et udrykningskøretøj, synes at være af den slags bestemmelser, hvortil en vejfarende fra et fremmed land sjældent har kendskab.

Forskellighederne i anvendelse af færdselsbaner drejer sig først og fremmest om placeringen af cykler med hjælpemotor. Komiteen skal her indskrænke sig til at nævne den i Sverige foretagne undersøgelse vedrørende cykler med hjælpe-motor, hvorom der, efter hvad man har fået oplyst, vil blive rettet henvendelse til de øvrige nordiske lande.

Komiteen finder det praktisk, at trafiksignalernes betydning i de forskellige nordiske lande bringes til den bedst mulige overensstemmelse.

Komiteen vil endelig vedrørende *de forskelligheder, for hvilke man ikke har kunnet finde nogen særlig grund*, bemærke følgende om det i kapitel IV nævnte eksempel om reglerne for køretøjers *standsning og parkering*. Forskellighederne i disse bestemmelser har næppe betydning for færdselsikkerheden. Det vil derimod være svært for den vejfarende at kende f. eks. de fra land til land varierende bestemmelser om afstande fra vejkryds eller fodgænger-felter, indenfor hvilke køretøjer ikke må parkeres. Komiteen mener derfor, at man må tage spørgsmålet om, hvorvidt disse bestemmelser skulle kunne gøres forholdsvis ensartede, op til overvejelse.

Som konklusion vil komiteen udtale følgende.

På færdselslovgivningens område har indtil nu et værdifuldt og frugtbringende nordisk samarbejde fundet sted. De nye færdselsbestemmelser, som nu gælder i Danmark og Sverige, og de forslag, som er udarbejdet fra finsk og norsk side, og som i løbet af kort tid vil blive forelagt henholdsvis den finske og den norske regering, bærer på mange områder præg af dette samarbejde.

Tilbage står dog en række forskelligheder, som enten er af den art, at de kan skabe usikkerhed i den internordiske trafik og dermed udgøre en fare for færdselsikkerheden, eller virker forvirrende, da en vejfarende fra et andet land ofte må antages ikke at kende deres eksistens. Den internordiske trafik er steget stærkt i de seneste år, og alt tyder på, at denne trafik vil stige yderligere. Hvis en vejfarende vidste, at der i nabolandene gjaldt de samme regler som i hjemlandet, ville dette utvivlsomt skabe større sikkerhed og smidighed i trafikken mellem landene. En stor del af risikoen for færdselsuheld kunne derved fjernes, og dette ville stimulere samfærdslen mellem landene.

Komiteen vil i denne forbindelse henlede opmærksomheden på de på side 128 anførte anbefalinger om et stadigt samarbejde mellem de nordiske lande på trafiksikkerhedsområdet samt vedrørende køretøjers indretning og tekniske udstyr.

Komiteen har endvidere ved en gennemgang af færdselsreglerne fået **den** opfattelse, at en yderligere samordning af de forskellige landes bestemmelser skulle kunne opnås uden større vanskelighed. Komiteen har dog, bortset fra visse særlige tilfælde, ikke anset det som sin opgave at tage stilling til, hvilke af de forskellige landes færdselsregler der er de mest formålstjenlige. Efter komiteens opfattelse bør sagkyndige fra de forskellige lande forberede det nærmere samarbejde.

Man bør sikkert vente en vis tid, inden man optager dette arbejde for forinden at få erfaring for, hvorledes de nye færdselsbestemmelser virker i de pågældende lande.

Komiteen henstiller derfor til regeringerne, at der, såsnart man mener at have indhøstet de fornødne erfaringer, nedsættes en nordisk komité af sagkyndige med den opgave at udarbejde konkrete og detaillerede forslag til fælles nordiske færdselsregler.

Komiteen henviser til, at en lignende samordning har fundet sted på adskillige andre lovgivningsområder, og af værdien heraf er blevet anerkendt og bekræftet fra alle sider. En fælles nordisk færdselslovgivning, herunder først og fremmest angående færdselsreglerne, ville udgøre endnu et betydeligt led i bestræbelserne for at lette den internordiske samfærdsel og knytte de nordiske folk nærmere sammen.

Gjøvik, den 9. september 1955

Kaj Bundvad

Niels Elgaard

Einar P. Foss

Oluf Steen

I Hans P. Gøttrik

Olavi Kajala

Uuno Hannula

Eino Kilpi

Yrjö Soini

Bruno Suviranta

Ebba Ostenson

/ Matti Cawén

Hj. Larsen

Hans Borgen

Poul Ingebretsen

Håkon Johnsen

Sven Nielsen

I Alf Gunstrøm

Rolf Edberg

Leif Cassel

J. F. Grym

Filip Kristensson

Olof Pälsson

I Claes Hultgren

Særudtalelse af Olof Pålsson, Sverige

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 ge 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 vägtrafikoly-

kor, 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 vagnspark 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 sagt mig, att en sådan statistik för att bliva rättvisande jämvälv borde omfatta antalet av vänstertrafikens motorfordonsförare i det främmande landet körd 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 huvudskål för sin rekommendation om övergång till högertra-

fik anfördta argumenten om utvecklingen av den internationella landsvägstrafiken och intresset av enhetliga trafikregler längs landsgrenarna 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 förebringa 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 utlänningsskommission i Sverige.

Med nordbor förstas 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 förstas 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 landsvägstrafiken.

I det av generaltullstyrelsen lämnade materialet saknas uppgifter på antalet

resor för åren 1947 och 1949 över Vassbotten och för år 1950 över Hân. Antalet resor under de övriga åren över dessa tullstationer har varit följande:

År	Vassbotten	Hân
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
Hân	1950	175 000

b. Anmärkningar beträffande järnvägstrafiken.

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 utlänningsskommisionen

har dock antalet resor, som företagits av nordbor, kunnat beräknas över dena gränsstation.

Fullständiga uppgifter saknas på antalet resor över Kornsjö. De av utlänningsskommisionen 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 utlänningsskommision beträffande antalet järnvägsresor över Kornsjö. För jämförelse angives 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 %, erhålls 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
² 230	258	277	285	349	282	354

¹ Uppskattad siffra.

Antalet polletterade automobiler 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-

na kan antalet resor (i tusental), som gjorts på järnväg av nordbor över de 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
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

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 omgesörjes av passagerarförande lastfartyg; dessa kategorier uppskattas av passkontrollen utgöra en mycket ringa del av det uppgivna totala passagerarantalet. I uppgiften skiljs 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 skiljs 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, erhålls 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	1595	1648	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, Helsingborg, 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 transitoriaffär.

Det siffermaterial, som varit tillgängligt för bedömning av antalet resor, som företagits av nordbor över Helsingborg 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 utlänningskommisionen, 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 Helsingborg och

Malmö, som på senare år kraftigt ökat, saknas tillräckligt underlag för att få fram helt tillförlitliga siffror, och en felmargin på 10 å 12 % är ej otänkbar.

En undersökning, som med anledning av riksdagsman Dicksons enkla fråga i riksdagens andra kammare den 19 oktober 1953 gjordes angående Öresundstrafikens 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 Helsingborg 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) Härnösand + Malmö			136	152	184	217	252
Summa a + b	161	119	140	159	192	232	282
Antal resor							
a) Göteborg + Landskrona	77	89	106	147	377	632	994
b) Härnösand + 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 Härnösand 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	161	119	140	159	192	232	282
Summa a + b + c	—	392	449	554	840	1 105	n 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 Härnösand och Malmö.

Variationerna i resefrekvensen har åskådliggjorts å bifogade diagram I och II. En i resefrekvensen fördelar sig på å ena sidan landsväg och å andra sidan järnväg.

Diagram III åskådliggör hur ökning-

Diagram 1.
Antal motorfordon tillhörande nordbor.

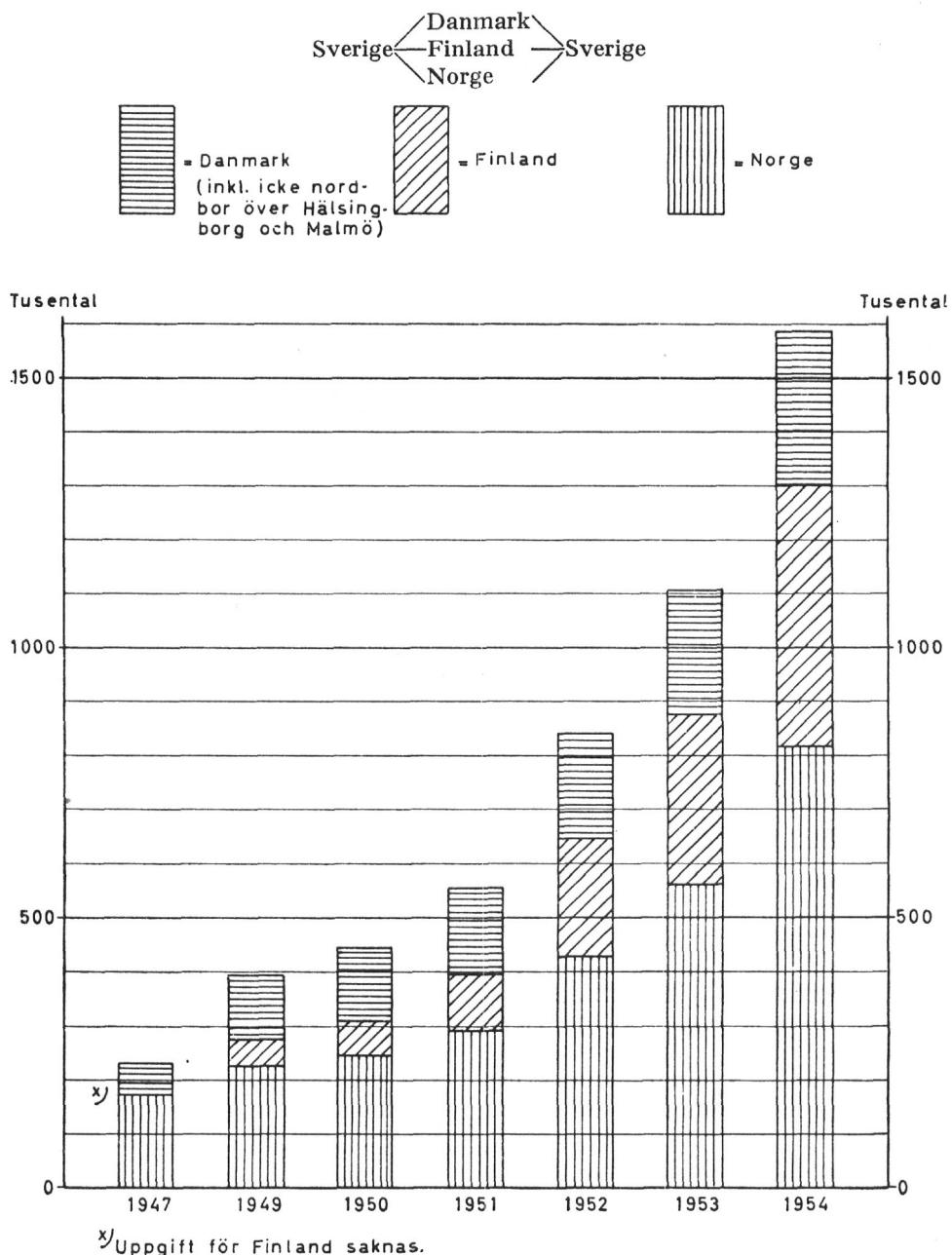
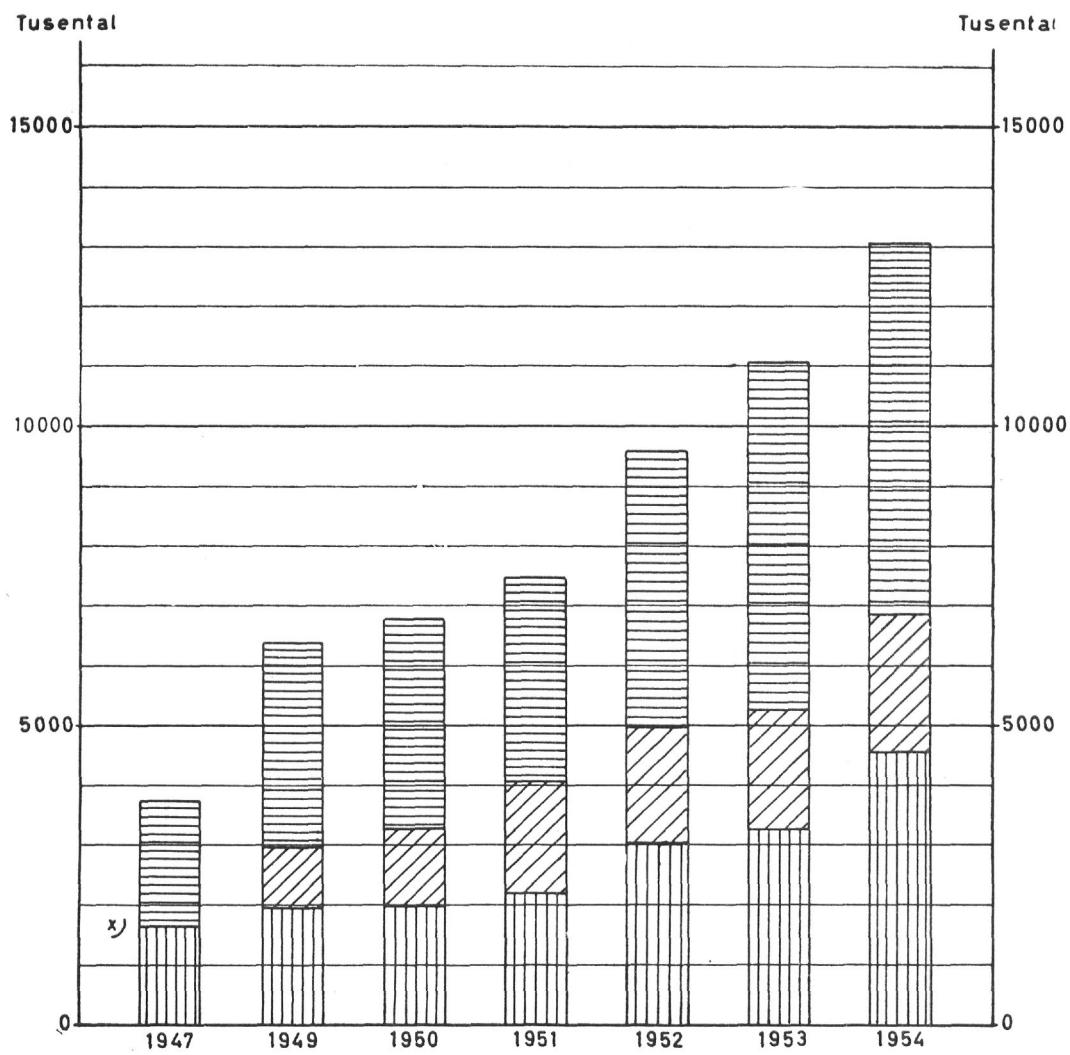


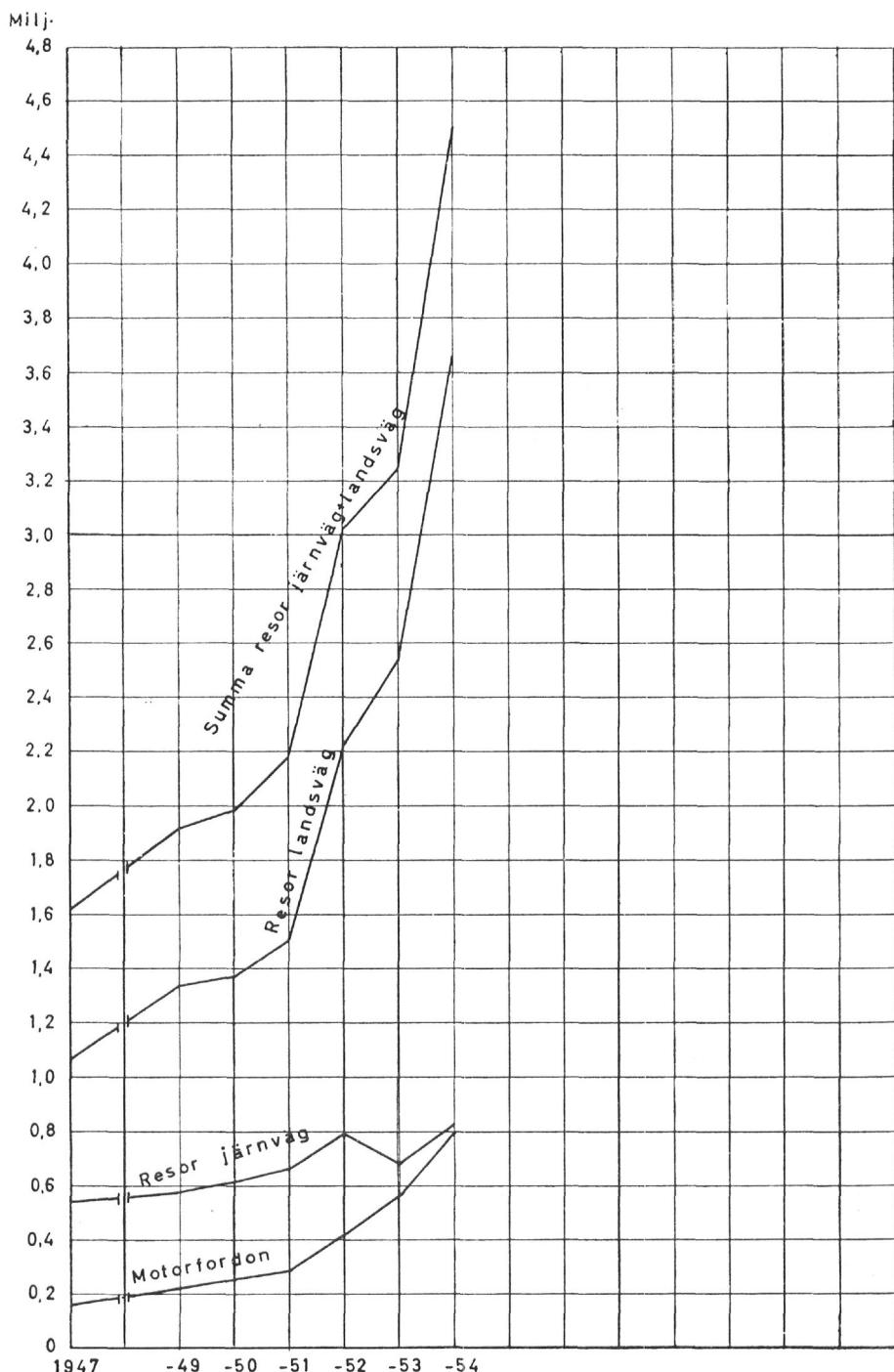
Diagram II
Antal resor (nordbor).



x) Uppgift för Finland saknas.

Diagram III.

Antal motorfordon, tillhörande nordbor samt antal resor (nordbor)
Sverige—Norge—Sverige.



Utredning i syfte att klärlägga de faror och olägenheter, som kan vara förbundna med att de nordiska länderna har olika vägtrafikbestämmelser

För att på ett mera konkret sätt beskriva 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 samvärdsel 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 klärläggande av omständigheterna i samband med en trafikolycka kräver i de flesta fall tillgång till ett omfattande material såsom fullständiga polisförhör- och domstolsprotokoll. Det har emellertid ansetts omöjligt att på den korta tid, som stod till buds för undersöknings genomförande, komplettera statistikkuppgifterna 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 statistikkuppgifter i sig själva är olika och att dessa formulär icke är ifyllda på ett enhetligt sätt.

Slutligen må omnämñas, 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. väntertrafik med skilda regler vid korsande möte) borde, räknade man med, ge utslag vid olycksgranskningen. Möjligen kunde man erhålla besked, om förefintliga olikheter i hastighetsbestämmelserna 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 emeller tid 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	Vållande	Ej vållande
<i>Danmark</i> hela landet.....	<i>Finnar</i> 1	3	<i>Norrman</i> 21	25	<i>Svenskar</i> 152	81
<i>Finland</i> hela landet.....	<i>Danskar</i> 1	1	<i>Norrman</i> 1	1	<i>Svenskar</i> 27	7
<i>Norge</i> hela landet.....	<i>Danskar</i> 49	8	<i>Finnar</i> 8	6	<i>Svenskar</i> 186	101
<i>Sverige</i> inom stadsområde... utom » ... total.....	<i>Danskar</i> 53 67 120	12 28 40	<i>Finnar</i> 14 17 31	5 4 9	<i>Norrman</i> 46 82 128	36 42 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 »olycksländet», hade jämförelser med ett kontrollmaterial erforderats. Som redan anförs, 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 förares 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 förhållanden, 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 lätt 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 förelagts 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», »Förtagit vårdlös 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 trafiksysteem än det, som råder i vederbörlande förares 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 inbromsnings.....	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 uppmärksam	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 vederbörlande 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 ländernas nationalitetsbeteckning å motorfordon.

Tabell 7. Polisunder sökta vägtrafikolyckor år 1954, vållade av nordiska motorfordons-förare i ett nordiskt land med annat trafiksysteem än det, som råder i vederbörande förares 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 ivägbanan....	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 befarende väg....	—	—	1,5	—	—	—	5,94	—	—
Företagit världslös 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 förhäftig inbromsnings- körning....	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 ouppmärksam....	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 styrirättnin- gning....	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 ländernas nationalitetsbeteckning å
motorfordon.

Tabell II. Polisundersökta vågtrafikolyckor år 1954, vållade av nordiska motorfordonsförare i ett nordiskt land med samma trafiksysten 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 vårdlös 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 styrirättning.....	—	—	—	—	—	—	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 hämförliga 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 är 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 världslös 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 inbromsnings.....	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 styrirättnings.....	—	—	—	—	—	—	12,5
E.							
Övriga.....	—	—	—	—	—	8,2	—
Summa procent	100	100	100	100	(100)	100	100

¹ Bokstäverna i tabellhuvudet representerar respektive länders nationalitetsbeteckning motorfordon.

Om under G 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 emeller tid 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 vederbörlande 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.

Jämförtes 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, likväld 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 betytt 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 framhålls 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 fölaktligen mötena blir färre. Slutligen meddelas, att parkering av svenska bilar på vägens vänstra sida observerats i flera fall.

Beträffande olycksaterialet 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 där-emot, 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 gränsdistriktet, 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 analyssynpunkt 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 vägarternas 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 trafiksysteem i det land, där trafikolycka inträffat, än i den vållandes hemland			Samma trafiksysteem 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
		Antal			Antal	
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 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 styrinräddning	—	—	—	—	—	—
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 anmeldta 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 erhålls 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 sammanstälts i följande tabell IV.

Av tabellen torde framgå, att bristande åtyldnad av högertrafikreglerna varit huvudsak 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 beter sig i trafiken har kommittén låtit inhämta uppgifter från polismyndigheter i vissa distrikts 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.)

Land År	Totalt antal olyckor	Antal olyckor, till vilka svensk motorfordonsförare varit vällande eller medvällande		Övrigt	Antal olyckor, till vilka svensk motorfordons- förare ej varit vällande		
		Ej åtlytt reglerna för höger- trafik ¹					
		Huvudorsak	Bidragande orsak				
Danmark							
1950....	72						
1951....	95						
1952....	120						
1953....	137						
1954....	178						
Finland							
1952....	16	9 (56%)	2 (13%)				
1953....	11	5 (45%)	3 (27%)				
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 svenska trafikanteren icke åtlytt reglerna för högertrafik.

3 Oklart om vid resterande antal olyckor (för år 1952 5 st och för år 1953 3 st) den svenska trafikanteren varit vällande eller ej. Även bland dessa olyckor kan fall finnas, där den svenska trafikanteren 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 uppträdet kan förstärkas 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 körbana. 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 trafikförsäkringskador nedannämnda år i Sverige, i vilka danska, finska och norska motorfordonsförare deltagit, med olyckorna fördeleade 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 vällande eller medvällande		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 vällande eller ej.

Anm. 1. Endast skador som föranleder skadeutbetalning 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 vändar 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 förläda av i Sverige bosatta personer, har ej medtagits. Vidare har icke redovisats vissa skadefall, i vilka händelseförfloppet är obekant, exempelvis emedan samliga 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 cyklister och fotgängare.

De svenska polismyndigheterna har enligt inkomna svar den uppfattningen, att främmande nordiska cyklister och fotgängare oftast uppträder med stor försiktighet i Sverige och att de fort 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 Norrden utgjort huvudorsaken eller den bidragande orsaken till ett betydande antal vägtrafikolyckor.

Stockholm den 1 september 1955.

Hans Hansson

Lars-Bruno Kritz

Eric Thoms

