

Nr 4.

Andra kammarens tredje tillfälliga utskotts utlåtande, nr 4, i anledning av väckt motion om skyldighet i vissa fall att förse med dragare förspända fordon med belysnings- eller ljusreflexanordningar.

I en inom riksdagens andra kammare väckt, till dess tredje tillfälliga utskott hänvisad motion, nr 20, har herr *Skoglund* i Umeå *m. fl.*, anhållit, att riksdagen måtte i skrivelse till Kungl. Maj:t hemställa om utredning och förslag till sådan ändring av vägtrafikstadgan att länsstyrelse må äga befogenhet att föreskriva, att på vägar, där detta befinner påkallat, med dragare förspänt fordon skall vara försett med sådan belysnings- eller ljusreflexanordning, att dess förekomst i god tid kan uppmärksammas av mötande eller omkörande motorfordon.

I fråga om motiveringen får utskottet hänvisa till motionen.

Över motionen har utskottet inhämtat utlåtanden från väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, länsstyrelserna i Kronobergs och Västerbottens län, 1944 års trafikförfattningssakunniga, 1945 års trafiksäkerhetskommitté, nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande, Sveriges lantbruksförbund och riksförbundet landsbygdens folk.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen anför i huvudsak följande.

Av de kungörelser beträffande trafiken, som av länsstyrelserna utfärdats med stöd av 48 § 1 mom. vägtrafikstadgan, framgår, att föreskrift jämlikt bestämmelsen i 18 § 1 mom. samma stadga om skyldighet att föra belysnings- eller reflexanordning å med dragare förspänt fordon meddelats endast av överståthållarämbetet samt länsstyrelserna i Östergötlands, Hallands, Göteborgs och Bohus, Älvsborgs, Kopparbergs, Gävleborgs, Västernorrlands och Västerbottens län. Därjämte hava länsstyrelserna i Uppsala, Södermanlands och Skaraborgs län framhållit önskvärdheten och betydelsen ur trafiksäkerhetssynpunkt av att hästfordon förses med belysnings- eller reflexanordningar.

Då samtliga av länsstyrelserna meddelade bestämmelser i ämnet endast avse huvudvägar med stark trafik, är det sålunda endast på en ringa del av det allmänna vägnätet, där fordon med dragare under mörker föra belysningsanordningar.

För bedömande av behovet av skärpta föreskrifter i förevarande avseende skulle det givetvis vara av stort värde, om kännedom kunde erhållas om det antal trafikolyckor, som berott på avsaknad av belysnings- eller reflexanordning på hästfordon. Såvitt väg- och vattenbyggnadsstyrelsen har sig bekant före-

ligger emellertid icke någon utredning härom. Den statistik över vägtrafikolyckor, som utarbetats av statistiska centralbyrån på grundval av polischefernas rapporter, ger icke något direkt besked i frågan. Emellertid synes det ändock vara möjligt att ur denna statistik draga vissa slutsatser av stort intresse.

Av verkställda trafikräkningar framgår, att trafiken med hästfordon icke undergår några större variationer under året (svaga maxima förekomma under mars-april och oktober) och att motorfordonstrafiken når sin största omfattning under tiden maj—september, varför den slutsatsen måste dragas, att den mörka delen av året medför en väsentligt större risk för sådana vägtrafikolyckor, där hästfordon äro delaktiga, än den ljusa delen.

Riskerna för olyckor vid trafik med hästfordon äro likaledes avsevärt större under mörker än vid dagsljus.

Det torde icke råda tvivel därom, att hästfordonens förseende med belynings- eller reflexanordningar skulle vara ett verksamt medel för nedbringande av nämnda risker. Förslag härom hava framförts vid olika tillfällen, bland annat av 1934 års vägtrafiksakkunniga, men icke hittills föranlett några föreskrifter av mera allmän omfattning. Frågan blir emellertid alltmera aktuell med den stegrade motorfordonstrafiken. För närvarande arbeta två särskilda kommittéer, nämligen 1944 års trafikförfattningssakkunniga och 1945 års trafiksäkerhetskommitté, för översyn av gällande trafikförfattningar och för framläggande av förslag till åtgärder för ökad trafiksäkerhet. Helt säkert komma dessa kommittéer att ägna spörsmålet om belyningsanordningar på hästfordon vederbörlig uppmärksamhet och framlägga förslag i ämnet. De av motionärerna framförda önskemålen synas sålunda redan vara tillgodosedda.

Länsstyrelsen i Kronobergs län erinrar om att frågan upprepade gånger varit föremål för utredning utan att dock hava fått en slutlig lösning.

Riksdagens tidigare vid behandlingen av liknande förslag resta motstånd mot införande av den ofta ifrågasatta obligatoriska skyldigheten att förse med dragare förspänt fordon med belynings- eller reflexanordningar vid färd å allmän väg under mörker synes hava bottnat i flera faktorer. Man har i riksdagen sålunda framhållit dels de praktiska svårigheter, som vore förknippade med att anbringa belynings- eller reflexanordningar å de talrika olika typerna av arbetsådon, dels risken för sönderskakning av lykt- och reflexglas, varigenom kostnaderna för fordonsägarna kunde komma att bliva avsevärda, dels ock att den föreslagna anordningen överhuvudtaget icke syntes behöflig, därest motorfordonsförarna iakttog nödig varsamhet vid färd i mörker.

Länsstyrelsen hade förliden höst i tidningspressen och länskungörelserna låtit offentliggöra en uppmaning att hava med dragare förspända fordon av varje slag försedda med belynings- eller reflexanordningar vid färd under mörker å allmänt befarna vägar. Vidare framhöll länsstyrelsen, att ej enbart trafikintensiteten utan även vägarnas beskaffenhet i fråga om bredd och siktmöjligheter måste anses hava betydelse vid bedömande av förevarande spörsmål. Det kunde ifrågasättas, om icke steget borde tagas fullt ut och obligatorisk skyldighet införas för samtliga med dragare förspända fordon att vid färd under mörker å allmän väg vara försedda med anordningar som nyss sagts. Enligt länsstyrelsens uppfattning torde frågan böra hänskjutas till 1945 års trafiksäkerhetskommitté för skyndsamt behandling i samråd med 1944 års trafikförfattningssakkunniga.

Länsstyrelsen i Västerbottens län förordar livligt bifall till motionen under framhållande att trafiksäkerheten krävde en sådan ändring i vägtrafikstadgan, att ifrågasvarande bestämmelser göras tillämpliga å alla med dragare förspända fordon samt att bestämmelserna om belynings- eller reflexanordningar borde bliva obligatoriska för alla för motorfordonstrafik upplåtna vägar.

1944 års trafikförfattningssakkunniga anföra bl. a. följande.

De sakkunniga hava redan haft anledning taga föreliggande fråga under närmare övervägande. I samband med utlåtanden, som på framställning av de sakkunniga avgivits i fråga om erforderliga ändringar i motorfordonsförordningen, hava sålunda från skilda håll framförts önskemål om skärpta bestämmelser beträffande belynings- och reflexanordningar å hästfordon.

De sakkunniga hava jämväl preliminärt utformat ett förslag till regler på förevarande område. Detta förslag grundar sig på den uppfattningen, att nu gällande bestämmelser icke kunna anses ägnade att på tillfredsställande sätt tillgodose trafiksäkerhetens krav. Bestämmelserna på området har syntts de sakkunniga böra i huvudsak vara av den innebörden att, då med dragare förspänt fordon under mörker föres å allmän väg, gata eller annan allmän plats, där tillfredsställande belysning ej finnes, å fordonet, å dragaren eller å last, som befordras med fordonet, skall finnas en eller flera lyktor så anbragta, att ljus kan synas på avstånd såväl framifrån som bakifrån, eller ock reflexanordningar, som återkasta sken såväl framåt som bakåt. Medgivandet att belynings- eller reflexanordningar må anbringas jämväl på fordonets last har ifrågasatts med hänsyn till de svårigheter, som enligt styrelsen för statens maskinprovningar föreligga för anbringande av dylika anordningar på synligt sätt å själva fordonet, då därå föres skrymmande last.

Beträffande enskild väg skulle enligt detta preliminära förslag någon direkt föreskrift om skyldighet i förevarande avseende ej meddelas. Däremot kunde det vara lämpligt att vederbörande länsstyrelse tilldelas befogenhet att, där av förhållandena så påkallas, i fråga om viss enskild väg meddela föreskrifter i ämnet.

De sålunda ifrågasatta bestämmelserna, till vilka de sakkunniga dock ej tagit slutlig ståndpunkt, komme uppenbarligen att i någon mån medföra omkostnader och besvär för vederbörande fordonsägare. Dessa olägenheter torde dock enligt de sakkunnigas mening icke bliva så betydande att de böra hindra genomförandet av bestämmelser, som i hög grad påkallas för beredande av ökad trafiksäkerhet, icke minst för förare av hästfordon.

Av vad ovan sagts framgår, att de sakkunniga funnit en skärpning av nu gällande bestämmelser i ämnet vara ur trafiksäkerhetssynpunkt välbetänkt. De bestämmelser, som de sakkunniga slutligen kunna komma att i denna del föreslå, äro avsedda att ingå i det förslag till en allmän revision av trafikförfattningarna, som de sakkunniga hoppas kunna framlägga senare under innevarande år.

Med hänsyn till vad sålunda anförts kunna de sakkunniga icke finna annat än att syftet med den väckta motionen, nr 20, redan blivit tillgodosett.

1945 års trafiksäkerhetskommitté erinrar om frågans tidigare behandling och påpekar bl. a., att bestämmelsen om belysning å sådana fordon, som avses i motionen, borde, om den skall finnas, därför gälla alla vägar såväl allmänna som sådana enskilda, vilka icke äro förbjudna för automobiltrafik. Vad anginge belyningsanordningarnas effektivitet till undvikande av olyckor erinrar kom-

mittén om, att trafiksäkerhetsarbetet till sin natur är sådant, att icke någon enskild åtgärd i och för sig kan medföra en väsentlig minskning av olycksfallens antal. Resultat kunde här endast vinnas genom ett arbete på lång sikt, som samtidigt griper in på en mängd olika områden.

Kommittén ville med det sagda hava givit uttryck åt den meningen, att de föreslagna bestämmelserna äro synnerligen väl motiverade, men att de äro alltför mycket tagna i underkant, och att man, för att vinna ökad säkerhet, måste gå icke oväsentligt längre.

Skyldighet att ha lykta eller reflexanordningar på de ifrågavarande fordonen vid färder i mörker bör alltså gälla vid färd på alla allmänna vägar och de enskilda vägar, som ej äro avlysta från biltrafik. Denna skyldighet bör förefinnas oberoende av om fordonet är fjädrat eller icke. Vidare bör skyldigheten avse icke endast med dragare förspända fordon utan också fordon av viss minimistorlek, som drages eller skjutes, exempelvis dragkärror el. dyl. Reflexanordningar böra, där så lämpligen kan ske, givas ökad tydlighet genom att de placeras mot vit bakgrund.

De av kommittén förordade reglerna medföra vissa kostnader och besvär för allmänheten, men det är överhuvudtaget icke möjligt att få till stånd någon förbättring av trafiksäkerheten å vägar och gator utan ekonomiska och personliga uppoffringar.

Nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande är fullt ense med motionärerna om att en ändring av föreskrifterna på detta område är befogad. Föreningen hade dock med hänsyn till pågående trafikförfattningsrevision, som torde ägna vägtrafikstadgans 18 § vederbörlig uppmärksamhet, icke velat göra någon framställning i ärendet. Föreningen ville för sin del tillstyrka, att den begärda utredningen kommer till stånd, då trafiksäkerhetssträvandena härigenom på en betydelsefull punkt erhålla värdefullt stöd.

Slutligen ifrågasätter Nationalföreningen, huruvida icke utredningen bör göras så förutsättningslös, att den även överväger införandet i vägtrafikstadgan av en bestämmelse av innebörd, att belynings- eller ljusreflexanordningar skola finnas på alla med dragare förspända fordon vid färd i mörker på allmänna och allmänneligen befarna vägar.

Sveriges lantbruksförbund finner de i motionen anförda synpunkterna beaktansvärda. Vid utarbetandet av bestämmelserna rörande den föreslagna skyldigheten syntes böra iakttagas, dels att de ifrågakommande reflexanordningarna böra vara av två slag, en med vitt reflexljus, avsedd att placeras synlig frami-från, samt en med rött ljus avsedd att placeras synlig bakifrån, och dels att sådan frihet lämnas, då det gäller anordnandet och placeringen av reflexanordningarna på olika slag av arbetsåtködon och meddon, att minsta möjliga risk uppstår för att anordningarna skola skadas eller förstöras under det transportarbete av, särskilt under höst och vinter, krävande slag som förekommer inom jord- och skogsbruket. Förbundet tillstyrker bifall till motionärernas förslag.

Riksförbundet landsbygdens folk anför, att enligt vad förbundet har sig bekant den i motionen behandlade frågan torde hava upptagits till behandling av 1944 års trafikförfattningskommitté. Såvitt förbundet kunde förstå är spörsmålet icke av beskaffenhet att det bör göras till föremål för en fristående utredning. Med hänsyn härtill anser förbundet, att motionen icke bör föranleda någon riksdagens åtgärd.

För egen del får *utskottet* anföra följande.

Utskottet.

För närvarande arbeta jämlikt Kungl. Maj:ts beslut två särskilda utredningar på trafiksäkerhetens höjande i olika hänseenden. 1945 års trafiksäkerhetskommitté har fått sig förelagd uppgiften att utreda möjligheterna att genom lämplig upplysningsverksamhet m. m. höja den allmänna trafiksäkerheten och åstadkomma en bättre trafikultur. 1944 års trafikförfattningssakkunniga åligger att biträda med utredning och förslag i fråga om revision av vissa författningar på trafikväsendets område. Enligt direktiven för sistnämnda utrednings arbete skall detta avse en översyn icke blott av vägtrafikstadgan utan även av andra författningar på trafikväsendets område för att pröva i vad mån en omarbetning är påkallad med beaktande av den utveckling, som trafiken under författningarnas giltighetstid undergått eller väntas inom den närmaste framtiden komma att undergå. Av ovan refererade utlåtande från trafikförfattningssakkunniga framgår, att den med motionen avsedda frågan redan upptagits till behandling av de sakkunniga och att preliminärt förslag till regler på förevarande område utformats. Av utlåtandet framgår vidare, att förslaget i vissa avseenden ej blott täcker utan även syftar längre än motionärernas hemställan. Detta förslag hoppas de sakkunniga framlägga redan under innevarande år. Utskottet är med motionärerna enigt om vikten av att åtgärder vidtagas till förhindrande av olyckor med åtföljande skador och risker för förlust av människoliv. Då emellertid igångsättandet av ny utredning för tillmötesgående av motionärernas hemställan sannolikt ej skulle leda till en skyndsam och önskvärd lösning av spörsmålet, finner sig utskottet sakna anledning tillstyrka motionen.

Utskottet får under åberopande av det ovan anförda och med särskilt beaktande av vad väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, 1944 års trafikförfattningssakkunniga samt riksförbundet landsbygdens folk i sina utlåtanden anført, hemställa,

att motionen II:20 icke måtte föranleda någon andra kammarens åtgärd.

Stockholm den 14 februari 1947.

På utskottets vägnar:

L. O. SKANTZE.

Närvarande: herrar Skantze, Hedqvist, fru Svedberg, herr Persson i Svensköpp, fru Ewerlöf, herrar Nilsson i Varuträsk, Jonsson i Järvsand, Sveningsson och Stenvall*.

*) Ej närvarande vid justeringen.