

Nr 433

Av fru Svensson m. fl., i anledning av Kungl. Maj:ts proposition, nr 69, med förslag till ändringar i vägtrafikförordningen m. m.

1953 års trafiksäkerhetsutredning erinrar i sitt första betänkande, i avsnittet »Vägtrafikolyckor under mörker», om svårigheten att komma till rätta med de orsaker, som ligger bakom de allt flera trafikolyckor, som inträffar i samband med mörker. Utredningen understryker svårigheten att i mörker upptäcka andra trafikanter och att rätt bedöma avstånd och hastigheter. Utredningen anser det ytterst nödvändigt att dessa frågor ägnas särskild uppmärksamhet.

När denna utredning avlämnade detta betänkande var det s. k. asymmetriska halvljuset ännu inte tillåtet enligt vårt lands vägtrafikbestämmelser. Men när väg och vattenbyggnadsstyrelsen i december 1957 genom en ändring i dessa bestämmelser gjorde det möjligt för bilarna även i vårt land att få använda strålkastare för asymmetriskt ljus, så var detta ett effektivt och riktigt steg i kampen mot mörkerolyckorna.

Det asymmetriska ljuset, med sin längre ljuskägla efter vänstra vägkanten, gör det möjligt för motorförarna att vid avbländning upptäcka gångtrafikanten på betydligt längre håll än vad som är möjligt med strålkastare av vanlig typ.

Utredningen framhåller att ökad trafiksäkerhet under mörker i mycket hög grad är en fråga om vad som kan åstadkommas för att göra trafikanterna bättre synliga. Man understryker att antalet påkörningsolyckor under mörker är påfallande stort och i hög grad drabbar de mest oskyddade i trafiken, nämligen gångtrafikanterna och cyklisterna. Statistiken visar också en alltmera stigande tendens då det gäller detta slag av olyckor. Av 889 dödsoffer i trafiken under år 1957 var det 110 som blev offer för den s. k. mörkerdöden mot 57 under år 1956.

Då det nu, vad bilbelysningen beträffar, har gjorts ett stort framsteg för att komma till rätta med olycksorsakerna och det numera finns prisbilliga anordningar, skärp, manschetter o. d. av ljusreflekterande material för gångtrafikanter och därmed jämförliga, anser vi det vara i högsta grad nödvändigt att även dessa trafikanter på ett effektivt sätt medverkar till att minska antalet mörkerolyckor. Vi är emellertid medvetna om svårigheten av att införa författningsmässig skyldighet för fotgängare att bära dylika anordningar av reflexväv för att därigenom skydda sig i trafiken.

Det man främst måste lita till är ökad upplysning. Som trafiksäkerhetsutredningen betonar är det emellertid av stor betydelse för en sådan upplysningsverksamhet att kunna hänvisa till en gällande föreskrift i vägtrafikförordningen. Framför allt gäller detta om polisens verksamhet. För att en polisman skall ingripa, även om det endast är fråga om att ge råd eller lämna uppmaningar, vill han i regel veta med sig att han bakom sig har stödet av en författningsbestämmelse, som han vid behov kan åberopa.

Med stöd av ovanstående hemställer vi,

att riksdagen vid behandlingen av Kungl. Maj:ts proposition nr 69 måtte uttala sig för att 60 § 2 mom. vägtrafikförordningen tillföres ett nytt stycke av huvudsakligen rådgivande karaktär och av innehåll, att gående, som använder cykelbana eller körbana, bör bära en tänd lykta eller vara försedd med armbindel, skärp eller annan anordning av reflekterande material eller ock bära något ljust klädesplagg eller tygstycke eller vidtaga annan liknande åtgärd för att bli bättre synlig för andra trafikanter.

Stockholm den 11 mars 1958

Jan-Ivan Nilsson
i Tvärälund

B. Sundelin

Rosa Svensson
Artur E. Lundqvist