

Nr 123

Av herr **Nihlfors m. fl.**, om föreskrifter rörande fordon, som i mörker uppställts på väg utom tätbebyggt område.

Enligt vägtrafikförordningen (49 § 1 mom.) stadgas att fordon icke får stannas eller uppställas på väg på sådan plats eller sådant sätt att fara uppstår för person eller egendom eller att trafiken onödigtvis hindras eller störes. Med hänsyn till att varje fordon, som står stilla (uppställt eller parkerat) på körbanan, obestriddigen utgör ett riskabelt trafikhinder — i synnerhet på landsbygden, där trafikhastigheten i regel är hög — vore det berättigat att tolka nämnda bestämmelse som ett generellt förbud mot uppställning och parkering av fordon på allmän väg utom tätbebyggt område. Det säger sig självt att ett dylikt generellt förbud ej låter sig genomföras i praktiken. Erfarenheten visar, att det är skillnaden i hastighet mellan fordonen i en och samma körriktning, som är grundorsaken till de flesta trafikolyckor. Härav följer att ett stillastående (uppställt eller parkerat) fordon utgör det absolut farligaste trafikhindret.

Ett stillastående fordon skymmer sikten för trafikanterna och tvingar bakifrån kommande fordon att i och för passering svänga ut till höger i körbanan med risk för sammanstötning med mötande fordon. Är fordonet uppställt där synbarheten försvåras på grund av oklar eller skymd sikt eller på grund av mörker, uppkommer dessutom risken att fordonet bakifrån påköres av andra fordon, som i tid ej observerat hindret. Här kan nämnas, att enligt olycksstatistiken antalet bakifrån påkörda stillastående bilar är tre gånger så stort som antalet bakifrån påkörda bilar i rörelse. Är vägen smal, förefinnes även risk för påkörning framifrån. Där under mörker tillfredsställande vägbelysning saknas, tillkommer de försvårande omständigheter, som framför allt möte med annat fordon medför, nämligen i form av kontrast- och övergångsbländning och därav beroende nedsatt synförmåga hos den bländade föraren.

Enligt vägtrafikförordningens 51 § stadgas bl. a., att 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. Denna bestämmelse, som tillkommit i syfte att förebygga påkörning av stillastående fordon i mörker, torde enligt motionärernas mening emellertid kunna betecknas som otillräcklig. I själva verket ger stadgad belysnings- och reflexanordning icke ett under alla förhållanden tillfredsställande skydd. Som skäl för detta påstående kan anföras:

1. att ljuset från baklyktor och reflektorer icke på något sätt varslar om att fordonet står stilla;
2. att det icke är möjligt att med hjälp av nämnda ljus snabbt och säkert uppskatta avståndet till fordonet i fråga;
3. att baklyktorna och reflektorerna icke är synliga, om fordonet av en eller annan anledning (motorfel, haveri) står uppställt i skarp kurva, bakom backkrön eller annorstädes, där sikten är skymd;
4. att baklyset kan sättas ur funktion i händelse av haveri eller annan trafikolycka, vilket även gäller reflexanordningar, i synnerhet sådana av glas eller annat sprött material;
5. att ljuset från baklyktor och reflektorer tillfälligt kan skymmas av fordonets förare, passagerare eller andra vägtrafikanter.

Ytterligare ett riskabelt trafikhinder bör här omnämnas, nämligen fordonslast som fallit ned på körbanan och som ej markeras med vare sig ljus eller reflexanordning.

Förvarningsmarkering av stillastående fordon och därmed jämförliga trafikhinder anses av trafiksäkerhetsexpertisen vara det ur alla synpunkter säkraste sättet att förebygga av dessa hinder betingade påkörningsolyckor. Under de senaste åren har förvarningsanordningar av skilda slag diskuterats i såväl USA som i ett flertal länder i Europa.

Vid sammanträden i Genève med Förenta Nationernas ekonomiska kommission för Europa (ECE), arbetsutskottet för förhindrande av vägtrafikolyckor, har frågan om utmärkande av stillastående fordon diskuterats. På grundval av de synpunkter, som vid dessa diskussioner framkommit, har arbetsutskottet i rapport den 6 februari 1954 (dok. TRANS/WP 23/14) för nämnda ändamål rekommenderat användningen av en triangelformad tavla av lämplig storlek, försedd med röd bård av reflekterande material, vilken skulle placeras på körbanan 30 meter bakom fordonet.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen har ägnat stort intresse åt dessa av ECE:s arbetsutskott gjorda rekommendationer och meddelar i skrivelse av den 21 februari 1955 ställd till Nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande (NTF), att styrelsen anser det angeläget, att åtgärder vidtages till förhindrande av påkörning under mörker av otillfredsställande markerade fordon, som uppställts på väg. Styrelsen säger sig därför finna den av NTF vid nämnda tidpunkt i planerade propagandaaktionen för användning av reflextriangel vara ett viktigt led i trafiksäkerhetsarbetet. Ur nämnda skrivelse må här följande utdrag göras:

Styrelsen har även diskuterat frågan med personal från statspolisen, som ämnar anskaffa lämplig utrustning för eget behov. Vissa prov med olika märken hava också utförts. På grundval av dessa prov och efter samråd med statspolisen förordar styrelsen att anordning till markering av fordon som uppställts på väg på sådant sätt, att det kan utgöra fara för

andra trafikanter, skall utgöras av tre, med rött reflekterande material belagda stavar, sammanställda i form av en liksidig triangel med ca 45 cm sida. Den reflekterande ytans bredd bör vara omkring 4 cm. Reflexmaterialet bör vara av typ, som godkänts av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen för användning på vägmärken. Märket bör uppställas ca 30 m bakom det uppställda fordonet vid körbanans vänstra kant. Placering inne på körbanan bör undvikas med hänsyn till risken för påkörning av motorecyklister eller cyklande.

I praktiken har denna varningstriangel, som har öppet mittfält, utförts hopfällbar, för att den bekvämt skall kunna medföras även i ett mindre fordon. Tack vare det öppna mittfältet påverkas reflextriangeln ej av luftdraget från förbipasserande fordon eller av blåst. Reflexmaterialet, som är av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen godkänt för användning på vägmärken, utgöres av s. k. reflexfilm med slät yta, varigenom nedsmutsning och därav förorsakad nedsatt reflexförmåga förebygges. Denna reflexfilm är av s. k. vidvinklig typ, vilket innebär att varningstriangeln förmår reflektera vid en infallsvinkel av upp till 70°. Vid belysning med fordonsstrålkastare (helljus) är triangeln under normala siktförhållanden helt synlig på ett avstånd av omkring 400 meter.

I skrivelse av den 13 juni 1958 till samtliga vägförvaltningar meddelar väg- och vattenbyggnadsstyrelsen bl. a. följande:

Betydelsen av att från trafiksäkerhetssynpunkt vidtaga åtgärder till förhindrande av påkörning, särskilt under mörker, av otillfredsställande markerade fordon, som uppställts på väg i samband med haveri, har föranlett styrelsen att utrusta samtliga verket tillhöriga motorfordon med reflekterande förvarningstriangel. Denna skall användas i sådana fall, då ett kvarblivande av fordonet på körbanan icke kan undvikas, och särskilt om risk för olyckor kan föreligga, exempelvis då sikten är skymd.

I nämnda skrivelse föreskrives vidare, att reflextriangeln skall utsättas vid vänstra kanten av körbanan på ett avstånd av mellan 50 och 100 meter från det körodugliga fordonet. Avståndet anpassas efter förhållandena på platsen och det längre avståndet väljes på vägar med snabb trafik, före kurvor etc.

Även statens trafiksäkerhetsråd har ägnat uppmärksamhet åt denna fråga och har också, enligt vad motionärerna erfarit, kunnat konstatera, att reflekterande förvarningstriangel av den typ, som förordats av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, utsatt på körbanan såsom utmärkning av stillastående fordon, på ett effektivt sätt kan förebygga hithörande påkörningsolyckor.

I detta sammanhang bör fästas uppmärksamheten på att ett flertal länder i Europa i princip anslutit sig till inledningsvis berörda rekommendationer av ECE:s arbetsutskott för förhindrande av vägtrafikolyckor, nämligen Holland, Västtyskland, Frankrike, Belgien och Italien.

I Holland har redan införts en lagbestämmelse, enligt vilken varje motor-

fordon skall använda ett förvarnande tecken (fackla, lampa eller reflex-triangel) vid stillastående på väg. I Västtyskland har framlagts ett lagförslag, enligt vilket alla fordon över 2,5 ton måste vara utrustade med två förvarnande anordningar eller reflekterande tecken. På natten måste enligt lagförslaget varje stannat fordon (även personbilar) ha förvarnings-tecken uppställt. Den franska lagstiftningen stadgar, att varje fordon med en totalvikt på över 3,5 ton, som tvingats stanna på väg i mörker, måste vara förvarnat genom en triangel med reflekterande kanter. Sedan augusti 1958 måste i Belgien alla fordon över 3,5 ton, som tvingats stanna på väg i mörker, uppsätta reflekterande varningstriangel. I Italien är en ny trafik-säkerhetslag f. n. under parlamentarisk behandling. Lagförslaget går ut på att varje fordon som uppställs på körbanan utom tätbebyggda områden skall förvarnas genom en röd reflextriangel.

Trafikförhållandena i vårt land motiverar starkt skärpta lagbestämmelser för att förebygga påkörningsolyckor, då motorfordon står uppställda på körbanan i mörker. Här kan såsom ogynnsamma faktorer framhållas den långa tid av året som mörkertrafik äger rum i de norra delarna av vårt land, de många backar och kurvor, som tyvärr alltjämt är utmärkande för vårt vägnät, och av vårt klimat betingade trafikhinder, som inte sällan gör fordonen körodugliga. Otaliga exempel kan framdras från krönikan över vägtrafikolyckor, där påkörning skett bakifrån i mörker av bilister, som inte kunnat observera ett stillastående fordon. Särskilt s. k. långtradare eller andra större och tyngre fordon som påkörts har förorsakat inte endast svåra materialskador utan även många dödsfall.

Aven om Nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande genom reklam för sin varningstriangel kunnat i allt vidare kretsar fästa uppmärksamhet på behovet av varningstecken för i mörker uppställda fordon, synes tiden nu vara inne för övervägande om inte skyldighet bör stadgas att utmärka ett i mörker på väg utom tätbebyggt område placerat fordon med särskilt reflekterande varningstecken. En närmare undersökning av detta spörsmål och frågan i vilken omfattning en varningstriangel bör föreskrivas i vårt land får anses som synnerligen påkallad. På grund härav hemställes,

att riksdagen hos Kungl. Maj:t anhåller om skyndsamt undersökning av för trafiksäkerhetens förbättrande erforderliga föreskrifter beträffande förvarnande tecken för fordon, som i mörker uppställts å väg utom tätbebyggt område, och att Kungl. Maj:t inför nästa års riksdag framlägger av undersökningen föranledda förslag till ändringar i gällande vägtrafikförordning.

Stockholm den 26 januari 1959

Folke Nihlfors

Hj. Åhman

Martin Larsson

Sigfrid Löfgren

Einar Rimmerfors