

Nr 134

Av herr **Gustafsson** i Borås, *om anordnande av särskilda gångbanor vid tillfarter till tätorter.*

Mörkerolyckorna i trafiken utgör otvivelaktigt ett av vårt lands största trafiksäkerhetsproblem. Trots vidtagna åtgärder och intensiv propaganda vållas landet en betydande nationalförlust i människoliv, kroppsskador och kostnader. Frekvensen för trafikolyckor under mörker är påtagligt högre än motsvarande vid dagsljus, och likaså förorsakar mörkerolyckorna ett större antal dödsfall och svår invaliditet.

Den s. k. mänskliga faktorn visar sig alltid vara den tyngst vägande, och alla åtgärder bör vidtagas för att inte tangera gränsen för människans prestationsförmåga. Men även om berömvärda åtgärder vidtagits är olycks-tillbuden skrämmande.

Enligt tillgängliga uppgifter ur den officiella statistiken skulle av de cirka 57 000 vägtrafikolyckor, som inträffade år 1959, 18 000 eller cirka 30 % ha skett i mörker. Samma proportion gäller för åren 1957 och 1958. I samband med mörkerolyckorna förolyckades 329 personer år 1957, 310 år 1958 och 326 år 1959. För år 1960 är siffran enligt preliminära uppgifter av samma storleksordning. Trots både omfattande och effektiva åtgärder från respektive myndigheters och organisationers sida, som haft till uppgift att begränsa mörkerolyckorna, måste man konstatera att statistiken av olycksfall är skrämmande hög. Fotgängarna träder här i förgrunden på ett oroande sätt. De allra flesta har icke tillbörlig kunskap om vilka stora risker de är utsatta för på vägarna. Det råder intet tvivel om att många olyckor aldrig skulle ha inträffat om den gående hade varit utrustad med reflexmaterial fastsatt å kläderna på lämplig plats. Propagandan för en sådan anordning skulle få en särskild tyngd om den som anvisning infördes i VTF. Det borde klart utsägas att gående på väg utan belysning och utan gångbana i mörker bör vara utrustad med på lämpligt sätt fastsatta reflexanordningar. Andra lagutskottet har ju även uttalat som sin mening att en bestämmelse av rådgivande karaktär införes i VTF, en maning som vunnit riksdagens bifall. Det är anmärkningsvärt att riksdagens beslut angående tillägg i vägtrafikförordningen ännu inte effektuerats av Kungl. Maj:t. Det torde få förutsättas att så snarast sker. Det motiveras inte minst med att det skulle betyda ett stöd åt det arbete som Nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande såväl som enskilda organisationer utför.

En annan sida, som kanske mindre uppmärksammas men som ändå med kraft tränger fram vid en undersökning om mörkerolyckornas orsaker, är bristen på gångbanor i samhällenas utkanter just där tätbebyggelsen

slutar. Många olyckor skulle kunna förebyggas med en så enkel sak som anläggande av gångbanor utmed vägarna. När trottoaren eller gångbanan slutar utanför en tätort tvingas den gående ut i körbanan och besinnar inte eller tänker inte på de risker han utsättes för. Riskerna blir så mycket större som gatu- och vägbelysningen ofta avtar och i många fall alldeles försvinner i ett samhälles utkant. På varje mer betydande väg från stad eller tätort bör därför utbyggas gångbanor som fortsätter minst 1—2 kilometer utanför samhällets bebyggelse, avpassade givetvis efter ortens topografi, trafiktäthet etc. Är terrängen sådan att gångbanor inte med fördel kan anläggas på båda sidor om vägen, kan en byggas med en bredd som anses skälig. Det förekommer på ett otal platser i vårt land att två tätorter ligger relativt nära varandra, kanske bara med några kilometers mellanrum och utan vägbelysning. På sådana platser förekommer en livlig gångtrafik samhällena emellan med stor risk för de gående om ej särskilda gångbanor finns. Det är naturligt om sådana tätorter sammanbindes med gångbanor.

Under hänvisning till det anförda hemställes,

att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t måtte uttala att som ett led i strävandena att bekämpa mörkerolyckorna i trafiken vägbanorna vid ut- och infarter till städer och tätorter måtte i ökad utsträckning förses med särskilda gångbanor.

Stockholm den 23 januari 1961

Axel Gustafsson
i Borås
