

Nr 456

Av herr **Holmberg**, om *skyldighet för bilförare att utsätta reflekterande varningstrianglar på körbanan.*

(Lika lydande med motion nr 667 i Andra kammaren)

I förhållande till landsvägstrafikens omfattning i Sverige är antalet olyckor i sådan trafik, om än i och för sig stort, likväl relativt sett mindre än i flertalet andra länder där motorismen också nått en stark utveckling. Ett undantag synes dock mörkerolyckorna utgöra, vilket givetvis har sin förklaring i de i större delen av vårt land långa mörkerperioderna, de långa perioderna med halka, den i allmänhet kuperade terrängen samt de fortfarande i stor utsträckning krokiga vägarna. Så mycket mer anmärkningsvärt förefaller det vara att, bortsett från den upplysningsverksamhet som framför allt AB Statens trafik- och säkerhetsråd bedrivit, ej så effektiva åtgärder vidtagits mot mörkerolyckorna som exempelvis i USA och i en rad västeuropeiska stater.

Redan för tio år sedan rekommenderade FN:s trafiksektion alla europeiska länder att i lag fastställa skyldighet för bilförare att i sina fordon medföra och vid parkering i mörker utanför tätbebyggt samhälle utsätta reflexanordningar. Lagbestämmelser härom för tunga fordon hade då redan införts i USA och har senare införts i Frankrike, Tyska förbundsrepubliken och Belgien. Motsvarande lagstiftning för alla bilar gäller sedan elva år tillbaka i Holland, sedan 1958 i Italien och sedan i fjol i Schweiz. I Frankrike och Tyska förbundsrepubliken är avsikten att successivt utsträcka lagstiftningen till att gälla samtliga bilar oavsett viktklass.

Alla svenskar som färdas i bil till Italien eller Schweiz måste medföra eller vid gränsen inköpa reflekterande varningstrianglar, och detta blir säkerligen inom en ganska snar framtid nödvändigt vid bilresor även till flera andra länder på den europeiska kontinenten. I Tyska förbundsrepubliken och i Holland är det medgivet att markera i mörker på körbanan stillastående fordon antingen med reflekterande varningstrianglar eller på annat sätt, sålunda i Holland med röda lampor eller med bloss. Eftersom varningstrianglarna är lätthanterliga och fungerar lika felfritt som effektivt under alla förhållanden övergår dock allt flera bilförare till att använda sådana trianglar.

I Sverige markerar såväl polisen som räddningskåren trafikolyckor med reflekterande varningstrianglar. I nummer 5, 1962, av arméledningens organ, Arménytt, heter det, att motorförare vid nödstopp i mörker *skall* använda

reflexanordningar och varningstrianglar. I sin TV-propaganda under hösten mot mörkerolyckorna rekommenderade statens trafiksäkerhetsråd alla bilförare att använda varningstrianglar.

Allmän enighet synes råda om att sådana trianglar är effektiva och bör användas. Däremot råder det delade meningar om huruvida anskaffningen bör ske på frivillighetens väg eller påbjudas genom lagstiftning. Tyvärr synes den frivilliga anskaffningen, all propaganda härför till trots och trots att inköpspriset för en triangel är så lågt som ca tio kronor, gå mycket trögt.

Hösten 1961 beslöt riksdagen att i en skrivelse till Kungl. Maj:t begära utredning bl. a. angående åtgärder för förhindrande av mörkerolyckor vilka har sin grund i att fordonförare vid färd under mörker icke i tid varseblir ett framförvarande stillastående fordon. I skrivelsen hemställde riksdagen om att utredningen skulle göras »utan tidsutdräkt och lämpligen genomföras i samarbete med de nordiska länderna för att överensstämmande bestämmelser på detta område skall kunna tillskapas».

Regeringen överlämnade förra vintern frågan till Nordiska vägtrafikkommittén, vilken som allmänt uppdrag har att söka samordna de nordiska ländernas trafikregler. Kommittén har övervägt spørsmålet men ej ansett sig böra taga mer definitiv ståndpunkt innan en dansk expertutredning i ämnet framlagt sitt betänkande.

Även om detta betänkande framlägges inom den närmaste tiden, är det dock ovisst om det kommer att rekommendera lagstiftningsåtgärder. Enligt uppgift är meningarna därom delade i Danmark, och det förefaller sålunda tänkbart att Nordiska trafikkomittén ej kommer till enighet i frågan. I så fall har ett år gått utan att utredningen gett något resultat.

I ett interpellationssvar den 12 december förklarade kommunikationsministern att han ej för närvarande var beredd att meddela när Nordiska trafikkomitténs förslag kan väntas eller om frågan för förtursbehandling lämpligen bör utbrytas ur den pågående allmänna översynen av trafiklagstiftningen i Norden. I svaret hänvisade statsrådet också till att en expertgrupp inom den europeiska transportministerkonferensen har frågan på dagordningen för nästa sammanträde.

Statsrådet uttalade emellertid även att han är angelägen om att frågan ej onödigtvis fördröjs. Det är dock nu över ett år sedan riksdagen begärde en utredning »utan tidsutdräkt». Redan har alltså ett långvarigt dröjsmål uppstått, och under tiden har många mörkerolyckor inträffat, vilka kunde ha förhindrats genom lagstiftning om skyldighet för bilförare att i sina fordon medföra och vid parkering under mörker på körbana utanför tätbebyggt samhälle utsätta reflekterande varningstrianglar. Ehuru de flesta mörkerolyckor givetvis sker under den mörka årstiden inträffar dock sådana olyckor ej sällan även under andra tider av året och har t. o. m. förekommit under

midssommartiden. Det bör dessutom beaktas, att sådana olyckor, som vållas genom kollision med under mörker stillastående fordon, i vårt land är omkring tre gånger så vanliga som mörkerolyckor orsakade genom kollision med mötande fordon.

Detta visar, att bestämmelserna om tänt parkeringsljus vid parkering på körbanan i mörker ej är till fyllest liksom ej heller bestämmelserna om reflexanordningar på fordonens baksida. Ofta har anledningen till mörkerolyckorna varit att bakljuset på ett stillastående fordon ej fungerat eller att reflexanordningarna varit täckta av smuts, damm eller snö. För övrigt är det inte alltid som ens väl fungerande bakljus eller väl putsade reflexanordningar observeras i tid. Orsaken härtill behöver ej vara bristande uppmärksamhet. För ett par år sedan i Uppsala verkställda vetenskapliga undersökningar har sålunda utvisat att den mänskliga reaktionsförmågan är mycket starkare nedsatt vid bilkörning i mörker än man tidigare föreställt sig. De nämnda undersökningarna avsåg närmast att utröna den mänskliga reaktionsförmågan vid mötessituationer i landsvägstrafik. Det säger sig dock självt att denna förmåga — åtminstone vid otjänlig väderlek — är ännu mycket starkare nedsatt, då det gäller att i tid oförberett upptäcka det svaga bakljuset på ett stillastående fordon eller reflexanordningarna på detta.

Det kan ej vara försvarligt att längre uppskjuta ett beslut om lagstiftning angående reflekterande varningstrianglar, eftersom en sådan lagstiftning redan med framgång prövats i en rad andra länder. Den alltmer växande landsvägstrafiken över gränserna gör det också angeläget att vår trafiklagstiftning i görligaste mån anpassas till den i flertalet kontinentala länder gällande. Naturligtvis är det önskvärt att denna lagstiftning också kan samordnas med de övriga nordiska ländernas, men en eventuell tveksamhet exempelvis i Danmark beträffande en lagstiftning bör under inga omständigheter vara avgörande för vårt ställningstagande.

Det bör dock ihågkommas att mörkerperioderna i stora delar av Sverige är längre än i Danmark samt att perioderna med halt väglag är mycket längre här än där. Vid sådant väglag är bromssträckan vanligen åtta à tio gånger längre än vid gott före samt riskerna för kollision i mörker med stillastående fordon därigenom avsevärt ökade. Vidare är den svenska terrängen i allmänhet mycket mer kuperad än den danska och krokiga vägar vanligare. Även dessa faktorer bör tillmätas betydelse vid bedömningen.

Så länge ingen lag om reflekterande varningstrianglar införts, kan vem som helst praktiskt taget var som helst och när som helst vid bilkörning i mörker drabbas av olycka genom kollision med stillastående fordon. Sådana olyckor är också i allmänhet svårartade. Eftersom de samtidigt är onödiga, bör en lagstiftning enligt min mening snarast genomföras.

Med hänvisning till vad som anförts får jag därför hemställa,
att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t måtte anhålla
om utfärdande snarast av förordning om skyldighet för alla
bilförare att medföra och vid parkering i mörker på kör-
banan utanför tätbebyggt samhälle utsätta reflekterande
varningstrianglar.

Stockholm den 26 januari 1963

Yngve Holmberg

Nr 457

Av herr **Ringaby**, *angående vissa anspråk enligt vattenlagen.*

(Lika lydande med motion nr 671 i Andra kammaren)

Stockholm den 26 januari 1963

Per-Eric Ringaby

Nr 458

Av herrar **Ringaby** och **Sveningsson**, *angående begreppet tjänste-
vikt i vägtrafikförordningen.*

(Lika lydande med motion nr 672 i Andra kammaren)

I tvenne likalydande motioner vid 1962 års riksdag, I: 305 och II: 377, hemställes att riksdagen måtte i skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla om skyndsamma åtgärder i syfte att åstadkomma en sådan utformning av begreppet tjänstevikt i vägtrafikförordningen att detsamma icke inkluderade emballagetankar, djurburar och liknande monterings- och demonteringsbara anordningar till lastbilar.

Såsom skäl för motionen anfördes bl. a. att berörda regler om beräkning av bilskatt efter tjänstevikt medfört tolkningssvårigheter, framför allt då det gällde uttrycket »tyngsta till fordonet hörande karosseri». Där-