

Nr 7

Utlåtande i anledning av motioner angående vissa bestämmelser om framförande av sparkstötting.

Tredje lagutskottet har behandlat två i riksdagen väckta till lagutskott hänvisade motioner, nr 285 i första kammaren av herr *Jansson, Paul, m. fl.* samt nr 336 i andra kammaren av fru *Thunvall m. fl.*

I motionerna, som är likalydande, hemställes »att riksdagen måtte besluta om sådan ändring av vägtrafikförordningen att sparkstötting må med nu gällande vänstertrafik framföras å vägens högra sida samt att besluta införa bestämmelse i vägtrafikförordningen att sparkstötting vid färd i mörker framtill skall vara försedd med lampa eller kraftig reflexanordning».

Beträffande de skäl motionärerna åberopat till stöd för sin hemställan får utskottet, i den mån redogörelse därför icke lämnas i det följande, hänvisa till motionen I: 285.

Gällande bestämmelser

Enligt 1 § 1 mom. *vägtrafikförordningen den 28 september 1951* förstås med fordon varje anordning på hjul, band eller medar, som är inrättad för färd på marken och icke löper på skenor. Sparstötting är således i vägtrafikförordningens mening att anse såsom fordon. Sparkstötting bör jämlikt regeln i 45 § 1 mom., där så lämpligen kan ske, föras på vänstra delen av vägen. Enligt 44 § skall, när på väg finnes skilda banor för olika slag av vägtrafikanter, fordon föras på bana, som är avsedd för fordonet. Härav följer att sparkåkare icke får använda gångbana eller cykelbana. I detta sammanhang må erinras om bestämmelsen i 38 § enligt vilken trafikreglerna för gående skall gälla även den, som för barnvagn, rullstol eller lekfordon, så ock den, som åker skidor, skridskor eller rullskridskor. Föreskrifter att sparkstötting skall vara försedd med belynings- eller reflexanordning har ej upptagits i vägtrafikförordningen. Av visst intresse i nu förevarande avseende är den i 51 § 2 mom. införda rekommendationen att den, som under mörker på väg, varest tillfredsställande belysning ej är anordnad,

framför vissa slag av fordon, bl. a. sparkstötting, bör vara försedd med tänd lykta eller reflexanordningar eller ock bära klädesplagg, som vid belysning skarpt avtecknar sig mot omgivningen.

Statens trafiksäkerhetsråds utredning m. m.

I svar på fråga om åtgärder mot trafikolyckor i samband med sparkåkning förklarade *chefen för kommunikationsdepartementet, statsrådet Skoglund*, i andra kammaren den 26 februari 1960, att han inom kort ämnade föreslå Kungl. Maj:t, att ge statens trafiksäkerhetsråd i uppdrag att låta utreda vilka åtgärder, som kunde vara ägnade att minska risken för olycksfall vid förande av sparkstötting samt att till Kungl. Maj:t inkomma med de förslag vartill utredningen kunde föranleda.

I skrivelse från *Kungl. Maj:t* den 4 mars 1960 erhöll trafiksäkerhetsrådet i uppdrag att verkställa sådan utredning. I skrivelsen anfördes såsom exempel på tänkbara åtgärder användning av belysnings- eller reflexanordningar eller tillämpning av andra trafikregler än de nu gällande.

I anledning av uppdraget har trafiksäkerhetsrådets arbetsgrupp införskaffat förundersökningsprotokoll från samtliga de polisundersökta vägtrafikolyckor i Kopparbergs, Gävleborgs, Västernorrlands, Jämtlands, Västerbottens och Norrbottens län, vari sparkstöttingar varit inblandade och som inträffat under tiden den 1 januari 1959—den 1 april 1960. Det sålunda inkomna materialet har bearbetats samt analyserats och en rapport häröver har sammanställts. Av de undersökta 102 sparkstöttingolyckorna har 48 tillgått på så sätt, att sparkåkarna färdats på vägens vänstra sida och därvid blivit påkörda av bakifrån kommande fordon. Det framgår att av de nu nämnda 48 olyckorna icke mindre än 42 inträffade under mörker. Vidare inträffade 6 olyckor, varav 5 mörkerolyckor, då sparkåkarna färdats längs vägens högra sida och sammanstött med mötande fordon. Slutligen må nämnas att av kollisionerna 13 inträffade då sparkåkare, som åkt på vägens högra sida, försökt svänga över till vänster vägbana, sedan de uppmärksammat fordon, vilket nalkats bakifrån.

Trafiksäkerhetsrådet har genom skrivelse den 1 juni 1961 fullgjort uppdraget. Trafiksäkerhetsrådet tar först upp spørsmålet om ändrade trafikregler och finner att härvidlag endast kan komma i fråga att avföra sparkstöttingarna från kategorien fordon. Därest man skulle tillåta sparkåkarna liksom fotgängarna att färdas på vägens högra sida fordras att sparkstöttingarna jämföras med de i 38 § vägtrafikförordningen uppräknade fordonen. Trafiksäkerhetsrådet konstaterar, att man icke har någon vetskap om i vilken utsträckning sparkåkare brukar färdas på vägens olika sidor. Det är därför icke möjligt att enbart med ledning av de bearbetade olyckorna

avgöra huruvida det skulle vara farligare att färdas på vägens vänstra del än på dess högra. Trafiksäkerhetsrådet fortsätter härefter:

Det skulle dock rent teoretiskt kunna tänkas vara en fördel ur säkerhets-synpunkt om sparkåkarna färdades på vägens högra sida, d. v. s. mot fordonstrafiken. Det kan göras gällande, att de i sådant fall lättare skulle vara i stånd att upptäcka fordon, som nalkas, och därför även kunna undvika att bli påkörda av dem. Ett dylikt resonemang torde ha varit ett av de främsta skälen till att man i 60 § vägtrafikförordningen föreskrivit, att gående, där gångbana eller cykelbana ej finnes, skall begagna yttersta delen av vägen, företrädesvis den på högra sidan. Beträffande sparkåkarna bör då framhållas, att de uteslutande färdas under vinterförhållanden, då vägarna ofta omges av — särskilt i de nordligaste länen — höga snövallar. Det kan därför ifrågasättas, huruvida det är möjligt för en sparkåkare, då han märker, att det föreligger risk för honom att bli påkörd av ett mötande motorfordon, att tillräckligt snabbt kunna sätta sig i säkerhet. Detta gäller särskilt äldre trafikanter. Det synes icke heller finnas någonting, som talar för, att sparkåkarna, därest de finge färdas på vägens högra del, skulle kunna avgöra, huruvida de löpte risk att bli påkörda eller ej, i så god tid, att de verkligen hunne vidtaga åtgärder för att sätta sig i säkerhet. Som inledningsvis nämnts, skulle en ändring av nu gällande bestämmelser vidare medföra, att sparkstöttingarna jämfördes med bl. a. barnvagnar och lekfordon. Det kan emellertid ifrågasättas, om detta är lämpligt, särskilt med hänsyn till att en sparkstötting, i varje fall i utförslut, kan bringas upp i hastigheter, som betydligt överstiger ovannämnda fordons och närmast kan jämföras med cyklars. Man kan ej heller helt bortse från risken för fotgängare och därmed likställda trafikanter att bakifrån bli påkörda av sparkstöttingar. Med hänvisning till vad nu anförts synes någon ändring av trafikreglerna för sparkstöttingar icke böra komma till stånd.

Trafiksäkerhetsrådet går sedan in på åtgärder i syfte att göra sparkåkare bättre synliga under mörker. Trafiksäkerhetsrådet förkastar tanken att i vägtrafikförordningen rekommendera sparkåkarna att vid färd under mörker bära ljusreflekterande material. Ej heller ett åläggande härom torde få önskad verkan. Trafiksäkerhetsrådet anför vidare:

Den mest effektiva åtgärden för att skydda sparkåkare vid färd under mörker synes vara att föreskriva belysnings- och/eller reflexanordningar på sparkstöttingar. För övriga fordon återfinnes i 3—8 §§ vägtrafikförordningen redan nu bestämmelser rörande sådana anordningar och några egentliga skäl, varför sparkstöttingar skulle intaga en särställning i detta avseende, torde knappast kunna anföras. Belysningsanordningar är därvid givetvis att föredraga framför reflexanordningar, om man vill uppnå högsta möjliga säkerhet för undvikande av olyckor av den beskaffenhet som avses i den inledningsvis omnämnda rapporten. Av denna rapport framgår tydligt att enbart belysning framåt ej är tillräckligt. Det torde emellertid möta vissa tekniska svårigheter att på en sparkstötting anbringa anordningar, som avger ljus bakåt och som icke skymmes av sparkåkaren. Vidare torde det icke vara rimligt att begära, att belysningsanordningarna skall finnas anbragta på sparkstötting även vid färd under dager. Om belysningsanordningen ej kan göras till en del av den obligatoriska utrustningen å fordonet

måste emellertid befaras att en bestämmelse om sådan anordning ej kommer att i önskad utsträckning efterlevas. Härtill medverkar ej minst svårigheterna att effektivt övervaka efterlevnaden av en dylik bestämmelse. Ljusreflekterande anordningar är självfallet icke lika effektiva som belysningsanordningar, men ett allmänt användande av dylika anordningar på sparkstöttingar skulle säkerligen medföra en i hög grad ökad trygghet för sparkåkare vid färd under mörker och därmed ett avsevärt steg framåt ur trafiksäkerhetssynpunkt. Förare av motorfordon skulle under mörker sålunda ha betydligt lättare att upptäcka en sparkåkare, vars sparkstötting försetts med ljusreflekterande material än en sparkåkare, vars fordon icke är försett med dylikt material, en sak som bl. a. framgår av resultaten från en vid psykologiska institutionen, Uppsala universitet, utförd undersökning rörande siktsträckor under mörker. En föreskrift om reflexanordningar på sparkstöttingar torde icke stöta på sådana tekniska problem som anordnandet av belysning. Ett anbringande på sparkstöttingarna av reflexanordningar synes därför för närvarande erbjuda den ur praktiska synpunkter bästa möjligheten att göra sparkåkare bättre synliga under mörker. Reflexanordningarna böra finnas anbragta på sparkstöttingar vid färd under såväl dager som mörker. Eljest riskeras, att många sparkstöttingar, vilka företrädesvis användes under dager, vid ett blott tillfälligt nyttjande under mörker, icke förses med sådana anordningar. Dessutom är en generell bestämmelse till stor fördel ur övervakningssynpunkt. En förutsättning för att reflexanordningarna skall bli effektiva är dels, att de avger reflekterande ljus såväl framåt som bakåt, dels att de placeras på sådant sätt, att de ej skymmes av föraren av sparkstöttingen eller passagerare, eller last på sparkstöttingen.

Trafiksäkerhetsrådet diskuterar därefter närmare reflexanordningarnas beskaffenhet och anbringande. Det bör enligt trafiksäkerhetsrådet ankomma på väg- och vattenbyggnadsstyrelsen att efter Kungl. Maj:ts förordnande utfärda närmare föreskrifter härom.

Trafiksäkerhetsrådet föreslår att en ny paragraf av följande lydelse intages i vägtrafikförordningen:

Sparkstötting

7 a §. Sparkstötting, som föres å väg, skall vara försedd med reflexanordning, som vid belysning återkastar vitt sken framåt och rött sken bakåt.

Remissbehandlingen av trafiksäkerhetsrådets utredning m. m.

Över trafiksäkerhetsrådets skrivelse har efter remiss yttranden avgivits av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, länsstyrelserna i Västernorrlands, Jämtlands, Västerbottens samt Norrbottens län, Nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande (NTF) och Cykel- och sporthandlarnas riksförbund.

Beträffande frågan om ändrade trafikregler för sparkstöttingar har länsstyrelsen i Västerbottens län i motsats till trafiksäkerhetsrådet funnit över-

vägande skäl tala för att man vinner ökad rättssäkerhet för sparkåkare om dessa hänföres till gående. Länsstyrelsen anför:

Även om man inte kan draga alltför långtgående slutsatser av den verkställda undersökningen om orsaken till sparkstöttingolyckor, visar denna dock klart att sparkstöttingåkare, som färdas till vänster på vägbanan, framför allt i mörker löper betydande risker. Om föraren färdas på höger sida i färdriktningen, bör han få en avgjort bättre överblick av trafiken på sin väghalva och därigenom lämnas större möjligheter att genom egna åtgärder rädda sig ur en risksituation. Samma skäl, som föranlett vägtrafikförordningens föreskrift för gående, att företrädesvis begagna vägens högra sida, kunna återopas beträffande sparkåkare. Sparkstötting föres i regel med en hastighet som endast obetydligt överskrider en gåendes men däremot är avsevärt lägre än andra fordons och bör därför kunna jämföras med de i 38 § vägtrafikförordningen angivna fordonsslagen. I sammanhanget bör även framhållas att eventuella reflex- eller belysningsanordningar är betydligt lättare att göra effektivt synliga framifrån, vilket ger en sparkstöttingförare, som färdas på högra vägsidan, större möjligheter att upptäckas i tid av den närmast passerande fordonstrafiken.

Ingen av de övriga remissinstanserna har haft någon erinran mot trafiksäkerhetsrådets förslag att ej ändra trafikreglerna för sparkstötting.

Jämväl vad trafiksäkerhetsrådet anfört angående belysnings- och reflexanordningar har fått ett genomgående positivt mottagande i remissvaren. *Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen* instämmer helt i trafiksäkerhetsrådets rekommendationer liksom *länsstyrelsen i Västebottens län*. *Länsstyrelsen i Norrbottens län* anser visserligen att ur trafiksäkerhetssynpunkt en bestämelse att sparkstötting skall utrustas med såväl belysning som ljusreflexer är att föredraga. Med hänsyn till de av trafiksäkerhetsrådet påtalade svårigheterna att anordna belysning finner länsstyrelsen sig dock endast böra förordna att sparkstötting förses med reflexanordning. *NTF* samt *Cykel- och sporthandlarnas riksförbund* tillstyrker båda även i denna del trafiksäkerhetsrådets förslag. Endast länsstyrelserna i Västernorrlands och Jämtlands län har haft erinringar mot den av trafiksäkerhetsrådet förordade åtgärden. *Länsstyrelsen i Västernorrlands län* vill ej direkt motsätta sig trafiksäkerhetsrådets förslag men tvivlar på att effekten av de förordade anordningarna skulle motsvara därav föranledda kostnader och besvär. Länsstyrelsen vill för sin del i stället föreslå en föreskrift att den, som framför sparkstötting på väg i mörker, därvid skall ha reflexmärken anbragta å kläderna. *Länsstyrelsen i Jämtlands län* finner att sparkstötting vid färd under mörker skall ha reflexanordning men vill starkt ifrågasätta behovet och lämpligheten av att kriminalisera användning under dagsljus av sparkstötting, som saknar sådan anordning. Länsstyrelsen fortsätter:

Till mycket stor del är dessa fordon endast lekfordon, som aldrig utnyttjas för färd under mörker och i de södra delarna av landet torde väl sparkstötting endast undantagsvis numera användas i nyttobruk. Under sådana omständigheter förefaller det icke troligt att den föreskrift, som

trafiksäkerhetsrådet föreslagit, skulle erhålla verklig resonans i det allmänna rättsmedvetandet. En annan synpunkt som talar för att man nu bör undvika mera långtgående åtgärder är att nyttobruket av sparkstöttingen och sålunda även framförande av dessa på väg under mörker i framtiden torde alltmer komma att minska. Länsstyrelsen vill sålunda förorda att det föreslagna tilläggsstadgandet i vägtrafikförordningen utformas så att reflexanordning endast skall vara obligatorisk för sparkstötting, som under mörker framföres å väg.

Trafiksäkerhetsrådets förslag är under övervägande inom kommunikationsdepartementet.

Motionerna

Motionärerna finner det särskilt betydelsefullt att sparkåkare skyddas i trafiken, enär denna grupp till stor del utgöres av barn och personer i relativt hög ålder. Med de nuvarande trafikreglerna är risken för att sparkåkare blir påkörd bakifrån påtaglig. Olyckor av detta slag förekommer talrikt och leder ofta till svåra personskador, i ett flertal fall med dödlig utgång. Enligt motionärernas mening synes det bästa sättet att komma till rätta med sparkstöttingolyckorna vara att sparkåkarna under nuvarande vänstertrafik färdas å vägens högra sida. Vidare bör sparkstötting vid färd i mörker framtill förses med lampa eller kraftig reflexanordning.

Utskottet

Enligt vägtrafikförordningens definition är sparkstötting att hänföra till fordon och särskilda undantagsregler för trafik med sparkstötting gäller icke. Härav följer att den, som framför sparkstötting, icke får använda gångbana eller cykelbana utan skall färdas å körbanans vänstra del. Sparkstötting behöver icke vara försedd med belysning eller reflexanordningar. I vägtrafikförordningen har emellertid från och med år 1961 införts en rekommendation till den, som under mörker kör sparkstötting på väg där tillfredsställande belysning saknas, att vidtaga vissa åtgärder, såsom att bära tänd lykta eller reflexanordning.

Motionärerna anser att risker för olyckor, då sparkstöttingförare blir påkörd bakifrån, i det närmaste skulle bortfalla, om sparkstöttingarna framfördes på vägens högra sida. Vidare finner motionärerna att sparkstöttingarna bör förses med belysning eller reflexanordningar. I motionerna hemställs därför om ändring i vägtrafikförordningens bestämmelser i dessa avseenden.

Enligt utskottets mening är det angeläget att de åtgärder vidtages som kan vara ägnade att förebygga olyckor med sparkstöttingar. Utskottet vill i detta sammanhang understryka vikten av att både förare och fordon har

Tredje lagutskottets utlåtande nr 7 år 1963

sådan utrustning att de under mörker i god tid kan iakttagas av bilister. Motionernas syfte att öka trafiksäkerheten för sparkstöttingförare finner utskottet således värt beaktande. Såsom framgår av den tidigare redogörelsen har emellertid de i motionerna anvisade utvägarna nyligen prövats i en undersökning, som verkstälts av statens trafiksäkerhetsråd. Undersökningen övervägs för närvarande inom Kungl. Maj:ts kansli. Utskottet förutsätter därför att vid den slutliga prövningen ståndpunkt kommer att tagas såväl till frågan om belysning och reflexanordningar som till förslaget att sparkstöttingar bör framföras mot den vanliga fordonsriktningen. Med hänsyn härtill finner utskottet, att något uttalande från riksdagens sida i anledning av motionerna icke erfordras.

Utskottet får således hemställa,

att förevarande motioner, I: 285 och II: 336, icke måtte föranleda någon riksdagens åtgärd.

Stockholm den 26 februari 1963

På tredje lagutskottets vägnar:

ERIK ALEXANDERSON

Vid detta ärendes behandling har närvarit:

från f ö r s t a kammaren: herrar Alexanderson, Ebbe Ohlsson, Kristiansson, Georg Carlsson, Åkesson, Erik Jansson, Wirmark och Paul Jansson;

från a n d r a kammaren: herrar Levin, Johansson i Torp, fru Torbrink, herrar Johansson i Öckerö, Hamrin i Kalmar, Grebäck, fröken Anderson i Lerum och herr Wennerfors.

Reservation

av herr *Paul Jansson*, vilken ansett att:

dels det stycke i utskottets yttrande som börjar med »Enligt utskottets» och slutar med »icke erfordras», bort ha följande lydelse:

»Enligt utskottets mening är det angeläget att de åtgärder vidtages, som kan vara ägnade att förebygga sparkstöttingsolyckor. Utskottet finner därför motionernas syfte att öka trafiksäkerheten för sparkåkare värt allt beaktande. Av den utredning som verkstälts av statens trafiksäkerhetsråd och som tidigare åberopats, finner sig utskottet kunna utläsa, att det för sparkåkare i likhet med gående bör vara säkrare att med nu gällande väns-tertrafik färdas å vägens högra sida. Det förslag som framförts om enbart obligatoriska reflexer på sparkstöttingarna finner utskottet dock icke tillfyllest med tanke på svårigheten att göra reflexerna synliga bakåt. Utskot-

tet delar därför motionärernas uppfattning att bästa skyddet för sparkåkarna erhålles om sparkstötting framföres på vägens högra sida samt förses med synlig lampa eller reflex framtill, och anser det angeläget att frågan blir föremål för allvarligt övervägande,»

dels ock utskottets hemställan bort ha följande lydelse:

»att riksdagen må i anledning av motionerna I:285 och II: 336 i skrivelse till Kungl. Maj:t såsom sin mening ge till känna vad utskottet i detta utlåtande anfört.»

Utskottets ordförande
 Olof Thunberg