

Nr 26

Utlåtande i anledning av väckta motioner om belysning av övergångsställen för gående

Tredje lagutskottet har behandlat två inom riksdagen väckta och till lagutskott hänvisade motioner, nr 75 i första kammaren av herr *Svenungsson m. fl.* och nr 100 i andra kammaren av herr *Thylén m. fl.*

I motionerna, som är likalydande, hemställes »att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t måtte hemställa om utredning av frågan hur övergångsställen på infartsleder och på gator i städernas utkanter lämpligen bör vara belysta för att underlätta för fotgängare och andra trafikanter att passera dylika övergångsställen».

Över motionerna har utskottet på sätt § 46 riksdagsordningen föreskriver inhämtat utlåtanden från väg- och vattenbyggnadsstyrelsen och statens trafiksäkerhetsråd. På begäran av utskottet har yttrande därjämte avgetts av Svenska stadsförbundet och Nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande (NTF).

Gällande bestämmelser

Bestämmelser om *markering av övergångsställen* ges i kungörelsen den 27 januari 1966 om vägmärken m.m. (nr 270). Kungörelsen träder i kraft vid övergången till högertrafik den 3 september 1967, då 1951 års kungörelse i ämnet upphör att gälla. I den mån det fordras för övergången till högertrafik äger väg- och vattenbyggnadsstyrelsen dock besluta att den nya kungörelsen skall tillämpas före ikraftträdandet och den gamla kungörelsen därefter, dock längst till den 1 januari 1968. Med hänsyn till att äldre bestämmelser sålunda kommer att gälla endast kort tid begränsas redogörelsen till kungörelsen den 27 januari 1966.

Markering av övergångsställe kan enligt kungörelsen ha formen antingen av ett varningsmärke eller ett upplysningsmärke. Varningsmärket anger att vägtrafikanter närmar sig övergångsställe för gående. Avståndet till övergångsställe skall anges på tilläggstavla. Upplysningsmärke skall sättas upp på båda sidor om körbanan, om övergångsstället ej är beläget vid vägkorsning. Finnes refug kan märket i stället anbringas på den, om det är lämpligt.

Vägmärke och tilläggstavla som inte hålls belysta under mörker skall, om särskilda skäl ej föranleder annat, vara utförda så att de reflekterar ljus (4 §).

När det fordras för att förtydliga eller förstärka innebörden av andra trafikordningar eller på annat sätt ge ledning för vägtrafikanter kan bl. a. på körbanan anbringas särskilda markeringar genom målning m. m. (22 §). Sådan markering kan ske bl. a. för att utmärka övergångsställe för gående.

Bestämmelser om *vägbelysning* saknas så gott som helt i lagstiftningen. Praktiskt taget all väg- och gatubelysning är belägen inom samhällenas bebyggda områden samt anlagd och underhållen av kommunerna utan stöd av väglagstiftningen. Huvudreglerna om vad som skall ingå i väghållning finns f. n. i de sinsemellan likartade bestämmelserna i 2—5 §§ lagen om allmänna vägar och 2—3 §§ i lagen om enskilda vägar. Lagen om allmänna vägar innehåller inte något stadgande som med säkerhet kan tas till intäkt för standpunkten, att vägbelysning ingår i den allmänna väghållningen. Lagen om enskilda vägar ger däremot uttryckligt besked om att hållande av vägbelysning inte ingår bland väghållningsuppgifterna; sålunda stadgas i 71 § lagen om enskilda vägar att det är vägförening obetaget att ombesörja vägbelysning.

Frågor om behovet av samt standardkraven och ansvaret för vägbelysning m.m. utreds av 1960 års vägsakkunniga. De sakkunniga beräknas slutföra sitt arbete under år 1967.

Motionerna

I motionerna anförs bl. a. att man i Danmark sedan länge prövat natriumbelysning vid övergångsställen, vilken uppifrån lyser ner på dessa och ger ett skarpt avgränsat punktljus. Bilisterna upptäcker härigenom fotgängarna på långt håll och kan anpassa hastigheten bättre. Ett system som det danska skulle enligt motionärernas mening passa även i vårt land, i synnerhet på infartsleder och i städernas utkanter. Det skulle förmå fotgängarna att utnyttja övergångsställen och ge bilisterna en bättre möjlighet att skydda gångtrafikanterna.

Beträffande motionernas fullständiga innehåll hänvisar utskottet till motionen II: 100.

Remissyttrandena

Motionerna *avstyrks av samtliga remissinstanser* under hänvisning till att hithörande problem är föremål för uppmärksamhet från olika håll.

NTF lämnar i sitt remissvar vissa *statistiska uppgifter*. Av dessa framgår bl. a. följande. År 1964 inträffade inom tätbebyggt område 2 755 kollisioner mellan motorfordon och fotgängare. Av dessa olyckor medförde 181 dödlig utgång och 2 542 annan personskada. Av olyckorna inträffade 1 693 under dagsljus, 92 under halvdager och 970 under mörker. 936 av mörkerolyckorna inträffade på gator med vägbelysning. Andelen fotgängarolyckor under

mörker är större inom tätbebyggt område än på landsbygden. Fotgängarna är vidare mera illa utsatta än övriga trafikantkategorier under mörker inom tätbebyggt område. En speciell undersökning avseende Stockholms stad har visat att 470 av 1 576 fotgängarolyckor åren 1962—1963 inträffat på eller invid obevakade övergångsställen. Av dessa torde 200—250 ha inträffat under mörker.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen anför bl. a. att möjligheterna för en bilist att upptäcka en gående är helt beroende av i vad mån den gående från bilisten sett kontrasterar mot sin bakgrund i synfältet. Det är därför av fundamental betydelse att bilisten ges så goda synbetingelser som möjligt. Detta innebär bl. a. att bakgrunden bör vara luminansmässigt så jämn och lugn som möjligt och att dess luminansnivå bör vara sådan, att den i lämplig utsträckning avviker från den gåendes luminans. Kontrasten kan uppkomma antingen genom att den gående framträder ljus mot en mörkare bakgrund eller genom att han synes mörk mot en ljusare bakgrund. I det förra fallet skall den gående belysas med ljus, som är riktat mer eller mindre i bilistens blickriktning. I det senare fallet skall bakgrunden belysas så att den framträder ljus. Vad beträffar möjligheten att säkerställa att fotgängaren synes ljus mot en mörkare bakgrund, så begränsas enligt vad styrelsen anför möjligheterna härtill därigenom att man inte kan tänka sig att i större grad påverka klädedräktens färg eller dess allmänna förmåga att reflektera ljus på ett för denna metod ändamålsenligt sätt. Styrelsen betonar att en mörk klädespersedel förblir mörk även om den utsättes för stark belysning. I fråga om den andra metoden — d. v. s. att göra bakgrunden ljusare än den gående — så kan denna metod, säger styrelsen, praktiskt taget alltid ge ett gott resultat. Förutsättningen är emellertid att vägbanan bortom den gående göres ljus på så lång sträcka att en tillräckligt stor ljus bakgrund åstadkommes, mot vilken fotgängaren kan avteckna sig. Detta kan i praktiken innebära att vägbanan behöver belysas minst 50 à 100 m bortom den gående. Metoden blir därför i regel dyrare än den förstnämnda.

Styrelsen förklarar i fortsättningen att forskningen starkt poängterat betydelsen av att luminansen hos den bakgrund mot vilken föremål skall upptäckas är så jämn som möjligt och speciellt betonat att halvljuset från mötande bilar i väsentlig grad försämrar trafikanternas synbetingelser. Det är därmed uppenbart att man genom att anordna en tillfredsställande väg- eller gatubelysning, som möjliggör att endast parkeringsljus behöver användas, kan väsentligt nedbringa risken för att bl. a. fotgängare blir påkörda. Ur bl. a. denna synpunkt är metoden att ge bakgrunden en högre luminans att föredraga.

Vad beträffar fotgängares och bilisters möjligheter att upptäcka var övergångsställena finns, anför styrelsen att det på senare år även gjorts praktiska försök med inner- och ytterbelysta märken. Någon generell utmärk-

ning annat än genom det ordinarie vägmärket för övergångsställe, eventuellt försett med separat belysning, torde ej böra komma i fråga.

Styrelsen förklarar till slut att det med hänsyn till att hithörande frågor sedan flera år har varit och alltjämt är föremål för intensiva studier såväl inom som utom landet inte kan anses befogat att nu tillsätta någon utredning av den art som motionärerna har föreslagit. I sammanhanget erinras även om att 1960 års vägsakkunniga i sitt innevarande år väntade betänkande kommer att behandla bl. a. de ansvarsfrågor, som är aktuella i samband med vägbelysning.

Trafiksäkerhetsrådet säger sig vara ense med motionärerna om att de i motionerna åsyftade platserna i åtskilliga fall icke är tillfredsställande belysta och att de därigenom innebär en väsentlig risk för trafikanter, som passerar dessa platser. Med bidrag från bl. a. trafiksäkerhetsrådets forskningskommission utförs emellertid vid tekniska högskolan i Stockholm en undersökning rörande väg- och gatubelysning, med särskild inriktning på dess betydelse ur trafiksäkerhetssynpunkt. De spörsmål, som beröres i motionerna, är föremål för uppmärksamhet i denna utredning, som enligt uppgift skall föreligga vid slutet av innevarande kalenderår. Rådet avser att därefter behandla hithörande spörsmål inom sin arbetsgrupp för mörkertrafikproblem och sedan framlägga förslag till lösningar.

NTF anför att problemet med belysning vid övergångsställen är tvåfaldigt. Dels skall allmänbelysningen vara så god att bilförare inte har några svårigheter att upptäcka gående på övergångsställen eller vid gångbanekanten, dels skall övergångsmärkena, eventuella trafikdelarmärken på refuger och målningen på körbanan lätt kunna upptäckas av bilisten. I det förstnämnda syftet synes kvicksilverarmatur kunna erbjuda en erfarenhetsmässigt god lösning. I det andra syftet arbetar man med tre olika lösningar, s. k. innerbelysta vägmärken, ytterbelysta vägmärken och reflekterande vägmärken. Enbart reflekterande vägmärken synes icke tillfredsställande inom tätbebyggt område, då reflexverkan från bilarnas halvljus på grund av vägmärkenas höga placering inte är tillfredsställande. Att införa blinkande lampor vid markerade övergångsställen skulle dels medföra mycket stora kostnader framför allt mot bakgrunden av att de nya trafikreglerna för övergångsställen kräver anordnande av sådana i mycket stort antal, dels med hänsyn till att blinkande gult ljus måste användas i trafiksignaler vid övergångsställen, där fast grönt sken icke kan utnyttjas enär korsande trafik förekommer.

Föreningen säger till slut att en god belysning av övergångsställen säkerligen är ett effektivt medel att öka säkerheten för de gående. Då vederbörande myndigheter sedan länge uppmärksammat dessa problem och då utredningar i ärendet pågår anses motionerna emellertid inte behöva föranleda någon riksdagens åtgärd.

Svenska stadsförbundets styrelse anför att man enligt uppgift från de tre största städerna där redan uppmärksammat problemen och är sysselsatt med att söka finna lämpliga trafiksäkerhetsfrämjande lösningar. Styrelsen har sig bekant att kommunerna i samband med de åtgärder, som erfordras för omläggningen till högertrafik, är inriktade på vissa standardhöjande insatser och därvid i viss utsträckning även kommer att beakta det nu aktuella spörsmålet. Ett interkommunalt samarbete med utbyte av erfarenheter och synpunkter sägs också förekomma inom det trafiktekniska området, där säkerhetsfrågorna fått en alltmer ökad aktualitet. Behovet av erforderlig samordning och information tillgodoses även i annan ordning. Erfarenheten visar nämligen, säger styrelsen, att aktuella kommunaltekniska problem av större allmänt intresse snabbt brukar göras till föremål för diskussion och behandling inom de på det kommunala området befintliga tekniska intresseorganisationerna som genom sina tidskrifter även brukar ombesörja erforderlig information till kommunerna i aktuella tekniska ämnen.

Utskottet

I motionerna hemställes att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t skall begära utredning av frågan hur övergångsställen på infartsleder och på gator i städernas utkanter lämpligen bör vara belysta för att underlätta för fotgängare och andra trafikanter att passera övergångsställena.

I remissvaren framhålles att fotgångarna under mörker inom tätbebyggt område är i hög grad utsatta för risker. Många av olyckorna inträffar på eller invid obebakade övergångsställen. Åtgärder som kan bidra till att nedbringa risken för kollisioner mellan fordon och fotgängare i anslutning till sådana övergångsställen är därför väl motiverade. En god belysning synes härvidlag kunna vara ett effektivt medel. Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen har i detta sammanhang anført att möjligheterna för en bilist att upptäcka en gående är helt beroende av i vad mån den gående från bilisten sett kontrasterar mot sin bakgrund i synfältet. Den erforderliga kontrastverkan kan uppkomma antingen genom att den gående framträder ljus mot en mörkare bakgrund eller genom att han framträder mörk mot en ljusare bakgrund. I det första fallet bör den gående belysas med ljus, som riktas mer eller mindre i bilistens blickriktning, medan i det andra fallet vägbanan bortom den gående bör göras ljus på så lång sträcka att en tillräckligt stor ljus bakgrund åstadkommes mot vilken fotgängaren kan avteckna sig. Styrelsen anser för sin del att den senare metoden är att föredra och utvecklar i sitt remissvar skälen härför. Hela detta frågekomplex är emellertid f. n. föremål för uppmärksamhet från olika håll. Således pågår med bidrag från bl. a. trafiksäkerhetsrådet vissa undersökningar rörande väg- och gatubelysningen med särskild inriktning på dess betydelse från trafiksäker-

hetssynpunkt. Även de uppslag till frågans lösning som berörs i motionerna uppmärksammas vid dessa undersökningar. Frågan om behovet av vägbelysning och de standardkrav som allmänt bör ställas på sådan utreds vidare av 1960 års vägsakkunniga. Båda dessa utredningar beräknas kunna slutföras under innevarande år.

Någon riksdagens åtgärd för att få en utredning i ämnet till stånd är med hänsyn till vad nu sagts inte erforderlig. Utskottet får därför hemställa,

att förevarande motioner, I: 75 och II: 100, icke måtte föranleda någon riksdagens åtgärd.

Stockholm den 13 april 1967

På tredje lagutskottets vägnar:

ERIK ALEXANDERSON

Vid detta ärendes behandling har närvarit:

från första kammaren: herrar Alexanderson*, Göran Karlsson*, Svante Kristiansson, Erik Jansson, Åkesson, fru Landberg och herr Fäll-din*;

från andra kammaren: herrar Johansson i Torp, Grebäck, Hedin, Svenning, Sundelin, fröken Anderson i Lerum och herr From.

* Ej närvarande vid utlåtandets justering.