

Nr 27

Utlåtande i anledning av väckta motioner angående färg och belysning på motorfordon.

Tredje lagutskottet har behandlat två inom riksdagen väckta och till lagutskott hänvisade motioner nämligen nr 455 i första kammaren av herr *Isacson* och nr 573 i andra kammaren av herr *Nilsson* i Agnäs *m. fl.*

Motionärerna framhåller som troligt att det inte är ovanligt att fordon ibland syns mycket dåligt. De är, framhålls det, maskerade på grund av en olycklig kombination av ljusförhållanden, terrängförhållanden och bilens utseende. Försök att minska olyckor som beror på detta förhållande bör enligt motionärerna snarast vidtas. När det gäller felinriktad uppmärksamhet är det snarast en uppgift för utbildningen, företrädesvis trafikskolorna. Maskeringsolyckorna däremot borde kunna minskas på betydligt kortare sikt. Det bör kunna ske genom att öka kontrasten mellan fordon och bakgrund. Eventuellt kan det ske genom att man begränsar bilfärgerna till ett antal som mycket kraftigt bryter av mot omgivningen. Tyvärr saknas på denna punkt än så länge tillräckliga kunskaper för att avgöra om det är en tillräcklig åtgärd och för att avgöra vilka färger som bör väljas. En åtgärd med samma syfte och vars positiva effekt man åtminstone i vissa situationer kan vara säker på är enligt motionärerna att ha tända strålkastare på dagen. Ett fordon med tända lyktor bryter otvivelaktigt av kraftigare mot omgivningen och upptäcks därigenom lättare. Speciellt kraftig är denna effekt under det mörka vinterhalvåret samt i vissa situationer såsom skymning, gryning, dis, dimma och snöfall.

Motionärerna föreslår därför att det föreskrivs att motorfordon alltid skall, utom vad gäller tätbyggt område med god vägbelysning, framföras på minst halvljus. En sådan föreskrift skulle enligt motionärerna även eliminera den risk som ligger däri att det överläts åt förarens bedömning att avgöra när han skall tända sina strålkastare.

Under åberopande av det anförda hemställs "att riksdagen måtte besluta att i skrivelse till Kungl. Maj:t framföra de i motionen angivna synpunkterna beträffande bilarnas färger och belysning så att de kommer till beaktande vid utarbetande av nya säkerhetsbestämmelser för fordonstrafiken".

Över motionerna har utskottet på sätt § 46 riksdagsordningen föreskriver inhämtat utlåtande från rikspolisstyrelsen, väg- och vattenbyggnadsstyrelsen och statens trafiksakerhetsråd. Därjämte har på begäran av utskottet yttrande över motionerna avgivit av Nationalföreningen för trafiksakerhetens främjande (NTF).

Beträffande motionernas fullständiga innehåll hänvisas till motionen I:455.

Gällande rätt

I 3—8 §§ vägtrafikförordningen (VTF) finns bestämmelser om bl. a. de belysningsanordningar som bilar, motorcyklar, traktorer, motorredskap, släpfordon, efterfordon, cyklar samt fordon förspända med dragare skall vara försedda med.

Enligt 51 § 1 mom. VTF gäller att de i 3—8 §§ VTF föreskrivna lyktorna skall vara tända då fordon föres på väg under mörker. På bil och motorcykel skall sådan lykta hållas tänd även vid färd på väg i tät dimma. Har släpvagn kopplats till bil, behöver baklykta hållas tänd endast på släpvagnen eller, om flera släpvagnar tillkopplats, på den sista av dessa.

I stället för stadgad lykta för sken framåt får motsvarande parkeringslykta användas på väg, där tillfredsställande belysning är anordnad.

Fordon, som under mörker är uppställt på väg annorstädes än på parkeringsplats, skall, om tillfredsställande vägbelysning inte är anordnad, vara försett med belysnings- och reflexanordning i enlighet med vad som är föreskrivet, då fordonet föres under mörker på väg; dock att skyttlykta, då sådan finnes, icke behöver vara tänd och att i stället för stadgad lykta för sken framåt motsvarande parkeringslykta får användas. På släpfordon eller efterfordon, som inte är kopplat till bil eller traktor, skall därutöver finnas belysnings- eller reflexanordning, som utsänder eller reflekterar vitt eller gult ljus framåt.

På fordon får ej begagnas bländande ljus på väg, där tillfredsställande belysning är anordnad, eller vid möte med annat fordon, eller när fordonet är uppställt på väg. Vid möte med fordon skall avbländning ske i god tid.

På fordon får under färd icke framåt visas annat än vitt eller gult sken, såvida ej annat blivit i särskild ordning föreskrivet eller medgivet. På fordon får ej nyttjas belysningsanordning med blinkande sken, med mindre tillstånd därtill meddelats av Konungen eller myndighet som Konungen därtill förordnat. Det sagda gäller inte körriktningsvisare.

Enligt 2 mom. bör den som med fordon av annat slag än som avses i 3—8 §§ färdas under mörker på väg, där tillfredsställande belysning ej är anordnad, vara försedd med tänd lykta eller reflexanordningar eller också bära klädesplagg, som vid belysning skarpt avtecknar sig mot omgivningen.

Remissyttrandena

Ingen av remissinstanserna tillstyrker bifall till motionsyrkandet. Över lag hänvisas till pågående utredningar på området.

NTF framhåller att det inte torde vara något tvivel om att ett mycket stort antal trafikolyckor beror på att en fordonsförare tillfälligt haft sin uppmärksamhet riktad på någonting annat än det för honom viktiga i trafikmiljön. Problematiken kring denna ouppmärksamhet eller omvänt uttryckt skapande av en sådan trafikmiljö att en fordonförare får bästa möjliga informationer i trafikmiljön är grundläggande för

vitala delar av trafiksäkerhetsarbetet. Området är föremål för omfattande forskning inom trafiksäkerhetsrådet.

I frågan om vilken betydelse ett *motorfordons färg* har beträffande möjligheten för andra vägtrafikanter att under olika ljusförhållanden i tid observera fordonet, framhåller *väg- och vattenbyggnadsstyrelsen* att undersökningar pågått såväl i Sverige som i andra länder. I augusti 1966 anordnades en diskussion av Ingeniörsvetenskapsakademien i samråd med trafiksäkerhetsrådet och Svenskt färgcentrum, varvid en undersökning på området behandlades. Av diskussionsrapporten kan enligt styrelsen utläsas att man är av den uppfattningen, att färgen på motorfordon har en viss betydelse, men att flera faktorer är okända och att ytterligare undersökningar bör göras. De vid diskussionen närvarande beslöt enligt protokollet att uppdra åt Ingeniörsvetenskapsakademien att utreda behovet av forskning inom området. I protokollet är även antecknat att Aktiebolaget Volvo lovat att undersöka skadefrekvensen för olika bilfärger genom sitt försäkringsbolag Volvia. Resultatet från denna undersökning beräknas föreligga vid slutet av år 1967. Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen fortsätter:

De resultat av undersökningar, som hittills är kända, tyder på att vissa färger ur synbarhetssynpunkt är att föredra framför andra. Vissa färger är gynnsamma under vissa förhållanden medan delvis andra färger är att föredra under andra förhållanden, där bakgrundsfärg, belysning etc. spelar stor roll. Sålunda är exempelvis vita eller mycket ljusa bilar att föredra mot mörk bakgrund, medan de däremot är att anse såsom kamouflerade vid körning i vinterlandskap. Enligt styrelsens mening föreligger för närvarande ej underlag för utfärdande av föreskrift om att bilar skall vara målade i vissa färger. Styrelsen anser att resultatet av de undersökningar, som aviseras vid ovannämnda diskussion bör avvaktas, innan ytterligare åtgärder vidtages.

Såvitt *rikspolisstyrelsen* uppger sig ha bekant har hittills genomförda undersökningar inte givit tillräckligt material för att kunna avgöra vilken betydelse fordonsfärgen har från trafiksäkerhetssynpunkt. Det torde också enligt styrelsen kunna ifrågasättas om nu använda fordonsfärger över huvud taget kan anses ha tillräcklig effekt i detta avseende med tanke på de stora variationer som förekommer i landet mellan ljus och mörker och med hänsyn till de under olika årstider skiftande omgivningarna utmed vägarna.

Trafiksäkerhetsrådet framhåller att rådet deltagit i nämnda utredning om bilfärgernas betydelse från trafiksäkerhetssynpunkt. Det uppges att bakgrunden till denna utredning är resultaten från en olycksstatistisk undersökning i Södermanlands län utförd av färgkonsulent Sigvard Viberg i Linköping. Resultaten av undersökningen ger enligt rådet anledning tro att bilfärgerna inte saknar betydelse ur trafiksäkerhetssynpunkt.

NTF anser att ingenting framkommit under diskussionen på området under de senaste åren som tyder på att färgsättningen skulle ha någon nämnvärd betydelse såsom ensam eller bidragande orsak till trafikolyckor.

I den andra av motionärerna aktualiserade frågan om *belysningen på fordon även under dagtid* anför NTF följande.

Under 1960-talet har en betydande utveckling ägt rum i fråga om användande av belysning på fordon. Tidigare var det regel att fordonsbelysning endast användes för att hjälpa bilföraren att se vägen, men numera används fordonsbelysning, alltså strålkastarna inte parkeringsljuset, också för att fordonet skall synas i mörker på gator med vägbelysning och på dagtid vid nedsatt sikt eller besvärliga ljusförhållanden. NTF:s rekommendationer till bilförarna går ut på att belysningen skall vara tänd på dagtid i häftigt regn och regndis, vid snöfall, efter ett snöfall då bilar river upp snörök, vid smutsigt väglag och vid körning med lågt stående sol bakom den egna bilen. Belysningen bör vidare tändas då man vill påkalla särskild uppmärksamhet, till exempel under företagande av en omkörning.

Frågan om dessa NTF:s rekommendationer eventuellt skulle utsträckas till att belysningen alltid borde vara tänd vid färd utom tätbebyggt område har av NTF på våren 1965 underställts psykologiska institutionen vid Uppsala universitet. Institutionens svar går ut på att några nämnvärda vinster ur trafiksäkerhetssynpunkt sannolikt inte kan göras med ständigt tänd fordonsbelysning. Institutionen rekommenderar NTF att fortsätta med upplysningsverksamheten enligt ovan angivna riktlinjer.

Rikspolisstyrelsen anför följande.

Vad beträffar åtgärden att motorfordon även dagtid framföres med tänd belysning visar prov genomförda i USA att åtgärden möjligen kan ha sådan trafiksäkerhetsfrämjande effekt som avses i motionerna. Proven har emellertid inte varit upplagda så att de givit ett entydigt och slutgiltigt resultat. För att kunna avgöra om bestämmelser i detta avseende bör utfärdas har styrelsen därför hemställt om utlåtande av statens trafiksäkerhetsråd vilken effekt en sådan åtgärd kan ha från trafiksäkerhetssynpunkt. Med anledning härav har professor G. Johansson vid psykologiska institutionen vid Uppsala universitet fått i uppdrag att genomföra en undersökning i detta avseende. Undersökningen kommer att grundas på praktiska prov med motorfordon tillhöriga polisväsendet och inledas den 1 mars detta år.

NTF uplyser att försvarsmyndigheterna beordrat att samtliga militära fordon inom östra militärområdet från och med den 1 januari 1967 skall ständigt framföras med tänd belysning.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen yttrar följande.

Att fordon med tänd belysning under vissa ljusförhållanden observeras lättare än andra fordon torde vara ställt utom allt tvivel. Det kan emellertid ifrågasättas, om belysningen har någon funktion att fylla, då starkt solsken råder. Även om det ej torde vara till nämnvärd olägenhet för fordonsägare eller andra trafikanter att under goda ljusförhållanden motorfordon framföres med tända strålkastare anser styrelsen ändock, att lagstiftning enligt motionärernas förslag ej kan rekommenderas på grundval av nu tillgängligt underlag. Styrelsen är av den uppfattningen, att lagstiftande åtgärder i ifrågavarande avseende inte bör vidtagas, förrän full klarhet föreligger om effekten därav. Ett led i att vinna klarhet synes vara att göra riksomfattande försök i likhet med de försök som gjorts beträffande generella hastighetsbegränsningar, genom att påbjuda att alla fordon under olika tider under året skall framföras med tänd belysning. Undersökning av sådant slag bör utföras i trafiksäkerhetsrådets regi och planeras så att andra trafiksäkerhetsfrämjande punktvis insatta åtgärder ej försvåras utvärderingen av resultat eller gör detsamma missvisande.

Utskottet

En av de viktigare faktorerna när det gäller att förhindra trafikolyckor, i vilka motorfordon är inblandade, är trafikanternas möjlighet att i tid upptäcka ett fordon. Härvid uppkommer frågan om fordonets färg eller tända belysning kan underlätta upptäckandet av ett fordon i så hög grad att det motiverar föreskrifter på området.

I motionerna framhålls att bilarna ofta är svåra att upptäcka på grund av en olycklig kombination av ljusförhållanden, terrängförhållanden och bilens utseende. Olyckor som beror härpå bör enligt motionärerna kunna minskas på kort sikt genom att kontrasten ökas mellan fordon och bakgrund. Eventuellt skulle detta kunna ske genom att man begränsar bilfärgerna till ett antal som mycket kraftigt bryter av mot omgivningen. En annan åtgärd med samma syfte och med en i vissa situationer tämligen säker positiv effekt är enligt motionärerna att ha strålkastarna tända på dagen. Särskilt verkningsfullt förmenas detta vara under det mörka halvåret och i vissa situationer såsom i skymning, gryning, dis, dimma och snöfall. Motionärerna hemställer att det anförda måste beaktas när de nya säkerhetsbestämmelserna utarbetas för fordonstrafiken.

Såsom upplysts vid remissbehandlingen har frågan om vilken betydelse fordonsfärgen har från trafiksäkerhetssynpunkt varit föremål för såväl diskussioner som undersökningar under de senare åren. Föregående år anordnades sålunda en diskussion av Ingeniörsvetenskapsakademien i samråd med trafiksäkerhetsrådet och Svenskt färgcentrum, varvid en undersökning på området behandlades. Av diskussionsrapporten synes enligt väg- och vattenbyggnadsstyrelsen framgå att färgen på motorfordon har en viss betydelse men att flera faktorer är okända och att ytterligare undersökningar bör göras. Enligt denna rapport uppdrogs också åt Ingeniörsvetenskapsakademien att utreda behovet av forskning på området. Aktiebolaget Volvo utfäste sig vidare att undersöka skadefrekvensen för olika bilfärger.

Vad härefter gäller den av motionärerna berörda frågan om fordonsbelysningen har enligt vad NTF uppger en viss förändring inträtt i fråga om användningssättet under 1960-talet. I motsats till vad tidigare var fallet används numera ofta i enlighet med rekommendationer från NTF strålkastarna och inte enbart parkeringsljuset för att fordonet skall synas i mörker på gator med vägbelysning och på dagtid vid nedfatt sikt eller besvärliga ljusförhållanden. Frågan om något står att vinna från trafiksäkerhetssynpunkt på att motorfordon under hela dagen framförs med tänd belysning oavsett sikt- och ljusförhållandena undersöks f. n. av psykologiska institutionen i Uppsala i samarbete med trafiksäkerhetsrådet och rikspolisstyrelsen. Undersökningen skall grundas på praktiska prov med polisväsendets fordon och har inletts i mars i år.

Motionärernas syfte med sina förslag att förbättra trafiksäkerheten är givetvis förtjänt av beaktande. Som framgår av det anförda pågår emellertid undersökningar beträffande båda de frågor motionärerna aktualiserar i detta sammanhang. Innan ytterligare överväganden göres på dessa områden bör enligt utskottets mening resultaten av undersökningarna avvaktas. Vid sådant förhållande bör motionerna f. n. inte föranleda någon riksdagens särskilda åtgärd.

Utskottet får därför hemställa,

att förevarande motioner, I:455 och II:573, icke måtte föranleda någon riksdagens åtgärd.

Stockholm den 13 april 1967

På tredje lagutskottets vägnar:

ERIK ALEXANDERSON

Vid detta ärendes behandling har närvarit:

från f ö r s t a kammaren: herrar Alexanderson*, Göran Karlsson*, Svante Kristiansson, Erik Jansson, Åkesson, fru Landberg och herr Fälldin*;

från a n d r a kammaren: herrar Johansson i Torp, Grebäck, Hedin, Svenning, Sundelin, fröken Anderson i Lerum och herr From.

*) Ej närvarande vid utlåtandets justering