

Nr 261.

Av herr **Löfvander m. fl.**, i anledning av Kungl. Maj:ts förslag till vägtrafikstadga.

I Kungl. Maj:ts proposition nr 121, förslag till vägtrafikstadga § 5 andra stycket, föreslås följande bestämmelse:

»Framföres å väg under mörker med dragare förspänt fordon, skall å fordonet eller dragaren föras antingen tänd lykta så anbragt, att ljuset är synligt på avstånd såväl framifrån som bakifrån, eller ock reflexanordningar, som vid belysning återkasta sken såväl framåt som bakåt. Lykta och reflexanordningar skola visa vitt ljus framåt och rött ljus bakåt.»

I propositionen erinras om länsstyrelses befogenhet, enligt nuvarande bestämmelser, att — därest sådant finnes av behovet uppenbarligen påkallat — beträffande viss väg med livlig trafik förordna, att å med dragare förspänt fordon, som under mörker framföres å vägen, skall föras tänd lykta med vitt sken så anbragt, att ljuset är synligt på avstånd såväl framifrån som bakifrån. Det anföres emellertid, att dylikt förordnande hittills meddelats allenast av överståthållarämbetet, vars kungörelse härom avser vissa större utfartsvägar. Att länsstyrelserna icke begagnat den möjlighet gällande lagstiftning giver i förevarande hänseende torde, framhålles det, bland annat ha berott på svårigheten att kunna på fordon av visst slag (hölass, timmerforor etc.) anbringa lykta på föreskrivet sätt.

De för revision av motorfordonsförordningen m. m. tillkallade sakkunniga ha efter anställda försök ansett sig kunna föreslå sådan modifikation av bestämmelserna, att även lämpliga reflexanordningar skulle få användas i stället för lykta. Denna förändring har, enligt de sakkunnigas uppgift, ifrågasatts från länsstyrelsehåll, under framhållande att länsstyrelserna därefter lättare skulle övervinna de betänkligheter mot lagrummets tillämpning, som hittills förefunnits. Departementschefen har funnit sig kunna acceptera de sakkunnigas förslag, vars genomförande, enligt departementschefens mening, ej torde bliva förenat med några avsevärda utgifter men däremot i ej ringa grad ägnat att främja trafiksäkerheten å våra vägar under den mörka delen av dygnet, icke minst för hästfordonens vidkommande.

Även om valfriheten mellan lykta och reflexglas är ägnat att något minska betänkligheterna mot förslaget, synas dock starka skäl tala emot ett generellt lagfästande av ifrågavarande bestämmelse. Såsom framgår

av det föregående, ha länsstyrelserna icke ansett sig kunna göra bruk av sin befogenhet att beträffande viss väg föreskriva lykttvång för hästfordon. Det synes då innebära ett alltför starkt ingrepp att införa ett generellt stadgande att under alla förhållanden vid färd i mörker föra lykta eller reflexglas. Särskilt beträffande vanliga arbetsåkdon, såväl vinter- som sommarfordon, torde bestämmelsen komma att medföra stora olägenheter, om den ens är möjlig att tillämpa. Det kommer sannolikt vid många slags transporter att visa sig ogörligt att anbringa lyktor eller reflexglas på föreskrivet sätt. Hur det skulle gå till vid transport av foder är t. ex. svårt att föreställa sig, likaså vid forsling av skogsprodukter. Medgivandet att reflexglasen kunna anbringas även å dragaren torde väl icke innebära undantag från kravet, att anordningen skall vara synlig såväl framåt som bakåt.

Det är icke heller säkert, att kostnaden blir så obetydlig som antagits i kungl. propositionen. Särskilt å ofjädrade sommararbetsåkdon torde glasen utsättas för stor risk att skakas sönder, liksom de vid av- och pålastning samt vid skogskörning lätt kunna förstöras. Även om, såsom de sakkunniga uppge, priset för ett reflexglas blott skulle belöpa sig till omkring 1 krona, kunna kostnaderna i längden bliva jämförelsevis betydande.

Till detta kommer, att fördelarna av den föreslagna anordningen knappast torde vara så avsevärda, som på sina håll synes antagas. Arbetskörningen på vägarna torde icke, möjligen med undantag för en eller annan större trafikled, vålla större svårighet för bilisterna, i fall dessa ställa sig motorfordonsförordningens bestämmelser till efterrättelse och iakttaga nödig varsamhet. Att för det säkerligen jämförelsevis ringa antal fall, då motortrafiken förorsakas olägenheter i detta avseende, pålägga den icke motoriserade delen av landsvägstrafiken så vittgående tvångsbestämmelser, synes vara att gå för långt. Det torde vara tillräckligt att bibehålla nuvarande bestämmelse i 4 § av gällande vägtrafikstadga, enligt vilken länsstyrelse beträffande viss väg med livlig trafik äger förordna angående denna sak, därest sådant finnes uppenbarligen av behovet påkallat.

Med stöd av det anförda hemställes,

att riksdagen med anledning av Kungl. Maj:ts proposition nr 121 måtte uttala sig för den förändringen av Kungl. Maj:ts förslag till vägtrafikstadga, att 5 paragrafens andra stycke utgår och ersättes med bestämmelser i enlighet med vad som stadgas i 4 § av vägtrafikstadgan den 15 juni 1923 (nr 282).

Stockholm den 7 mars 1930.

Axel Löfvander.

Joh. Johansson,
Friggeråker.

Oscar Ericson.