

## Nr 443

Av herr Nihlfors, om vissa ändringar i vägtrafikförordningen.

Motorcyklarnas antal har under senare åren ökat högst väsentligt; en fördubbling kan konstateras enbart under de senaste sex åren. Statistiken över trafikolyckor visar höga siffror för motorcyklarna. I absoluta tal har dylika trafikolyckor ökat från ca 4 000 år 1951 till 5.800 1953, d. v. s. ej långt ifrån 50 procent. Olycksfallsfrekvensen har ökat med hela 25 % för motorcyklar under de nämnda tre åren, onekligen skrämmande siffror. Ehuru tillgänglig statistik inte ger en detaljerad bild av vid olyckorna uppkommande skador på förarna av motorcyklar och deras passagerare, torde det vara väl känt att personskadorna blir synnerligen allvarliga, även vid en kanske i och för sig "enkel" dikeskörning. Orsaken härtill är ju den, att motorcyklisten med eventuell passagerare sitter helt oskyddad och synnerligen lätt kastas av cykeln. De svåra skallskadorna är tyvärr karakteristiska för trafikolyckor med denna typ av fordon, och det betyder i många fall döden.

När det gäller motorcykelns utrustning återfinns omfattande detaljföreskrifter i vägtrafikförordningens 4 §. Fordonet skall ha effektiv styrinrättning och broms, det skall ha lykta, signalhorn, ljuddämpare m. m. Ingen torde ha något att erinra mot att dessa föreskrifter finns och att det kontrolleras att de också efterlevs. Men när det gäller motorcykeltrafikantens utrustning saknas helt föreskrifter, om man ej som sådana skall räkna att föraren skall vara försedd med körkort.

På senare tid har en viss propaganda börjat bedrivas i syfte att intressera motorcykelförarna för att skaffa sig skyddshjälm. Tyvärr räcker nog i allmänhet inte propagandan till att helt genomföra bruk av hjälm vid körning med motorcykel. De som kör oförsiktigast är väl ofta de som inte anser det nödvändigt med hjälm. Fråga är om inte det är nödvändigt med ovillkorliga föreskrifter, att förare och passagerare på motorcykel skall vara försedda med hjälm vid körning. Ett sådant påbud, som enligt uppgift föreslagits skola genomföras i Tyskland, måste anses vara synnerligen lätt att kontrollera efterlevnaden av. Lika väl som man söker göra det obligatoriskt med skydd på farliga maskiner i industrien, lika väl borde en skyddshjälm för motorcykeltrafikant kunna bli obligatorisk till synnerlig båtnad för hjälmens bärare. Det kan också ifrågasättas, om ej hjälm borde vara en del av utrustningen på en motorcykel.

Med anledning av vad ovan anförts får jag hemställa,  
att riksdagen måtte hos Kungl. Maj:t anhålla om sådan ändring av vägtrafikförordningen, att hjälm skall ingå i utrustningen av varje motorcykel och att förare samt passagerare å motorcykel vid körning skall bära hjälm.

Stockholm den 26 januari 1955

*Folke Nihlfors*