

Nr 13

Utlåtande i anledning av väckta motioner om föreskrifter rörande fordon, som i mörker uppställts på väg utom tätbebyggt område.

Andra lagutskottet har till behandling förehaft två inom riksdagen väckta, till lagutskott hänvisade motioner, nr 90 i första kammaren av herrar *Lundström* och *Edström* samt nr 123 i andra kammaren av herr *Nihlfors m. fl.*

I motionerna, vilka är likalydande, har hemställts, »att riksdagen hos Kungl. Maj:t anhåller om skyndsamt undersökning av för trafiksäkerhetens förbättrande erforderliga föreskrifter beträffande förvarnande tecken för fordon, som i mörker uppställts å väg utom tätbebyggt område, och att Kungl. Maj:t inför nästa års riksdag framlägger av undersökningen föranledda förslag till ändringar i gällande vägtrafikförordning».

Beträffande de skäl, motionärerna anfört till stöd för sitt yrkande, får utskottet, i den mån redogörelse därför inte lämnas i det följande, hänvisa till motionen II:123.

Över motionerna har utskottet i den ordning 46 § riksdagsordningen föreskriver inhämtat yttrande från kungl. väg- och vattenbyggnadsstyrelsen och statens trafiksäkerhetsråd. Därjämte har på utskottets begäran Nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande (NTF), Kungl. automobilklubben (KAK), Motormännens riksförbund (M), Motorförarnas helnykterhetsförbund (MHF) och Folkrörelsernas motorförbund (Fomo) yttrat sig i ärendet.

Gällande bestämmelser

Huvudreglerna om stannande och uppställning av fordon är meddelade i 49 § *vägtrafikförordningen den 28 september 1951*. I paragrafens 1 mom. stadgas, att fordon inte får stannas eller uppställas på väg på sådan plats eller sådant sätt, att fara uppstår för person eller egendom eller trafiken onödigtvis hindras eller störes, samt att stannande och uppställning såvitt möjligt skall ske på vänstra sidan av vägen. I 2 mom. föreskrives bl. a., att stannande eller uppställning på väg inte utan att trafikförhållandena det föranleder får äga rum på motorväg annorstädes än på parkeringsplats och inte heller i skarp kurva eller nära sådan eller på backkrön eller i närheten därav eller på annan plats, där sikten är skymd. Vidare föreskrives, att, om fordon på grund av motorfel eller av annan sådan orsak blivit

¹ *Bihang till riksdagens protokoll 1959. 9 saml. 2 avd. Nr 13*

stående på plats som nu nämnts, åligger det föraren att snarast avlägsna det från körbanan.

Beträffande belysning på fordon, som under mörker är uppställt på väg, har föreskrift meddelats i 51 § nämnda förordning. I föreskriften, som inte gäller det fall då fordonet uppställts på parkeringsplats och inte heller då tillfredsställande vägbelysning är anordnad, anges i huvudsak, att fordonet skall vara försett med belysnings- och reflexanordning i enlighet med vad som är föreskrivet, då fordonet föres under mörker på väg. Bestämmelsen innebär för bil väsentligen, att de två obligatoriska framlyktorna eller särskilda parkeringslyktor och vidare två röda baklyktor skall vara tända samt att bilen skall vara försedd med två på samma höjd anbragta reflexanordningar, som återkastar rött sken bakåt. Tvåhjulig motorcykel behöver inte ha mer än en framlykta, en baklykta och en reflexanordning. Samma gäller moped och tramcykel.

Bestämmelsen om belysning på fordon, som under mörker uppställts på väg, fick sin nuvarande lydelse år 1955. Till grund för den då gjorda ändringen låg ett år 1954 framlagt betänkande av 1953 års trafiksäkerhetsutredning (SOU 1954:38). Under remissbehandlingen av betänkandet erinrade KAK (se prop. 172/1955, s. 72), att ECE (Förenade nationernas ekonomiska kommission för Europa) framfört förslag om portabelt varningsmärke med reflexanordning att medföras i lastbilar; KAK ansåg för sin del lämpligt med en bestämmelse om att alla bilar, traktorer och motorredskap skulle vara utrustade med sådant märke eller annan jämförbar signalanordning, t. ex. uppställningsbar lykta med blinkande ljus och tillräcklig lystid. Förslag i den av KAK antydda riktningen förelades emellertid inte riksdagen. Föredragande departementschefen yttrade om detta och andra under remissbehandlingen framförda förslag, att de i många fall var beaktansvärda men att de för sitt förverkligande fordrade undersökningar och överväganden, som inte lämpligen kunde komma till stånd i det sammanhanget.

Motionerna

Motionärerna anför bl. a.:

Erfarenheten visar, att det är skillnaden i hastighet mellan fordonen i en och samma körriktning, som är grundorsaken till de flesta trafikolyckor. Härav följer att ett stillastående (uppställt eller parkerat) fordon utgör det absolut farligaste trafikhindret. Ett stillastående fordon skymmer sikten för trafikanterna och tvingar bakifrån kommande fordon att i och för passering svänga ut till höger i körbanan med risk för sammanstötning med mötande fordon. Är fordonet uppställt där synbarheten försvåras på grund av oklar eller skynd sikt eller på grund av mörker, uppkommer dessutom risken att fordonet bakifrån påköres av andra fordon, som i tid ej observerat hindret. Här kan nämnas, att enligt olycksstatistiken antalet bakifrån

påkörda stillastående bilar är tre gånger så stort som antalet bakifrån påkörda bilar i rörelse. Är vägen smal, förefinnes även risk för påkörning framifrån. Där under mörker tillfredsställande vägbelysning saknas, tillkommer de försvårande omständigheter, som framför allt möte med annat fordon medför, nämligen i form av kontrast- och övergångsbländning och därav beroende nedsatt synförmåga hos den bländade föraren.

I det följande gör motionärerna gällande, att bestämmelsen i 51 § vägtrafikförordningen om belysning på fordon, som under mörker är uppställt på väg, är otillräcklig. Som skäl för påståendet anför motionärerna:

1. att ljuset från baklyktor och reflektorer icke på något sätt varslar om att fordonet står stilla;
2. att det icke är möjligt att med hjälp av nämnda ljus snabbt och säkert uppskatta avståndet till fordonet i fråga;
3. att baklyktorna och reflektorerna icke är synliga, om fordonet av en eller annan anledning (motorfel, haveri) står uppställt i skarp kurva, bakom backkrön eller annorstädes, där sikten är skymd;
4. att baklyset kan sättas ur funktion i händelse av haveri eller annan trafikolycka, vilket även gäller reflexanordningar, i synnerhet sådana av glas eller annat sprött material;
5. att ljuset från baklyktor och reflektorer tillfälligt kan skymmas av fordonets förare, passagerare eller andra vägtrafikanter.

Såsom ytterligare ett riskabelt trafikhinder framhåller motionärerna fordonslast som fallit ned på körbanan och som ej markeras med vare sig ljus eller reflexanordning.

Motionärerna yttrar i fortsättningen, att förvarningsmarkering av stillastående fordon och därmed jämförliga trafikhinder av trafiksäkerhetsexpertisen anses vara det säkraste sättet att förebygga av dessa hinder orsakade påkörningsolyckor. Motionärerna framhåller, att arbetsutskottet för förhindrande av trafikolyckor inom ECE i rapport den 16 februari 1954 (dok. TRANS/WP 23/14) för utmärkande av stillastående fordon rekommenderat användningen av en triangelformad tavla, försedd med röd bård av reflekterande material, vilken skulle placeras på körbanan ett stycke bakom fordonet. Motionärerna nämner, att väg- och vattenbyggnadsstyrelsen i skrivelse den 21 februari 1955 till NTF sagt sig finna en av NTF planerad propagandaktion för användning av reflextriangel vara ett viktigt led i trafiksäkerhetsarbetet. I det följande yttrar motionärerna bl. a.:

Trafikförhållandena i vårt land motiverar starkt skärpta lagbestämmelser för att förebygga påkörningsolyckor, då motorfordon står uppställda på körbanan i mörker. Här kan såsom ogynnsamma faktorer framhållas den långa tid av året som mörkertrafik äger rum i de norra delarna av vårt land, de många backar och kurvor, som tyvärr alltjämt är utmärkande för vårt vägnät, och av vårt klimat betingade trafikhinder, som inte sällan gör fordonen körodugliga. Otaliga exempel kan framdras från krönikan över vägtrafikolyckor, där påkörning skett bakifrån i mörker av bilister, som inte kunnat observera ett stillastående fordon. Särskilt s. k. långtradare eller

andra större och tyngre fordon som påkörts har förorsakat inte endast svåra materialskador utan även många dödsfall.

Även om Nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande genom reklam för sin varningstriangel kunnat i allt vidare kretsar fästa uppmärksamhet på behovet av varningstecken för i mörker uppställda fordon, synes tiden nu vara inne för övervägande om inte skyldighet bör stadgas att utmärka ett i mörker på väg utom tättbebyggt område placerat fordon med särskilt reflekterande varningstecken. En närmare undersökning av detta spörsmål och frågan i vilken omfattning en varningstriangel bör föreskrivas i vårt land får anses som synnerligen påkallad.

Remissyttrandena

Av remissinstanserna har väg- och vattenbyggnadsstyrelsen och trafik-säkerhetsrådet avstyrkt motionärernas utredningsyrkande. Övriga remissinstanser har tillstyrkt yrkandet. Därvid har NTF, MHF och Fomo biträtt de av motionärerna framförda synpunkterna, medan KAK och M förklarat sig tveksamma om lämpligheten av att föreskriva skyldighet att använda varningstriangel.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen har förklarat sig dela motionärernas uppfattning, att ett i mörker på väg uppställt fordon i åtskilliga lägen kan utgöra ett farligt trafik hinder. Styrelsen har emellertid uttalat, att bestämmelserna i 49 § 1 och 2 mom. samt 51 § vägtrafikförordningen torde täcka flertalet fall av olämpligt uppställande och stannande av fordon på väg. Styrelsen har fortsatt:

För tillfällen, då ett kvarblivande av fordon på körbanan där sikten är skynd eller på sådan plats, som omnämnts i 49 § 2 mom., icke kan undvikas, har styrelsen på grundval av praktiska prov och efter samråd med statspolisen redan år 1955 förordat, att anordning till markering av fordon, som uppställts på väg på sådant sätt, att det kan utgöra fara för andra trafikanter, skulle utgöras av tre med rött reflekterande material belagda stavar, sammanställda i form av en liksidig triangel med cirka 45 cm sida. Den föreslagna utformningen av triangeln överensstämde i huvudsak med de rekommendationer om utmärkande av stillastående fordon, som gjorts av ECE:s arbetsutskott för förhindrande av trafikolyckor i dess av motionärerna omnämnda rapport (dok. TRANS/WP 23/14).

För de speciella situationer, som kan uppkomma i samband med trafikolyckor, bärgning av fordon el. dyl. förordade styrelsen samtidigt användning av ett portabelt märke, bestående av symbolen enligt fig. 9 i vägmärkeskungörelsen »Avsmalnande väg» jämte en under detta varningsmärke anbragt tilläggstavla med texten »Kör sakta. Trafikolycka».

Från vissa intressegruppers sida, och särskilt från skogsägarhåll, har emellertid sedermera framförts önskemål om att få använda särskilda varningsmärken då fordon vid lastning m. m. uppställs på väg i strid mot föreskrifterna i 49 § vägtrafikförordningen. Styrelsen har för sin del avstyrkt bifall till dessa framställningar i den mån ärendena inkommit för yttrande, bland annat med motiveringen att, om systemet med särskilda var-

ningsmärken mera allmänt komme till användning, skulle kunna befaras, att man efter hand blev mindre nogräknad vid val av uppställningsplatser. Vidare har understrukits risken av att vid ett ökat antal vägmärken, genomsnittsbilistens uppmärksamhet kommer att avtrubbas, något som icke skulle befrämja trafiksäkerheten utan snarare få motsatt verkan.

I stället för att föreskriva användning av varningsmärken i enlighet med motionärernas tanke, synes enligt styrelsens mening ansträngningarna böra inriktas på att förebygga uppställning av fordon på körbanan. Det synes vidare lämpligt, att den av Nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande sedan 1955 bedrivna propagandan för användning av den s. k. NTF-triangeln vid tillfällig uppställning av fordon på väg fortsätter även framdeles.

Statens trafiksäkerhetsråd har inledningsvis uttalat, att rådet är väl medvetet om den fara som fordon, vilka i mörker uppställts på väg utanför tätbebyggt område, utgör. Rådet nämner därpå, att frågan om varningsmärken av i motionerna avsett slag, såsom framhållits ovan, berörts under remissbehandlingen av 1953 års trafiksäkerhetsutrednings år 1954 avgivna betänkande (SOU 1954:38). I fortsättningen anför rådet:

Trafiksäkerhetsrådet vill icke ifrågasätta nyttan av anordningar av nyss angivet slag eller av sådan beskaffenhet som motionärerna nämnt. Emellertid anser rådet, att det icke nu bör komma i fråga att föreskriva ytterligare anordningar till förhindrande av olyckor av den typ motionärerna nämnt. Därest fordonsförare iakttaga de stadganden som redan finnas, torde riskerna för olyckor vara ganska små. Det är angeläget att i detta sammanhang framhålla vikten av att fordon, som av någon anledning måste stannas eller ställas upp på väg, föres till förefintliga särskilda parkeringsplatser vid vägen eller, om detta icke kan ske, placeras så långt borta från själva vägbanan som möjligt.

Det är enligt rådets mening högst önskvärt att en effektiv propaganda göres för sådana anordningar som hopfällbara varningstrianglar av reflekterande material av typ NTF-triangeln eller andra anordningar av liknande beskaffenhet.

Ehuru trafiksäkerhetsrådet sålunda finner den i motionerna begärda undersökningen nu icke vara påkallad, kan man enligt rådets mening dock icke helt bortse från vad motionärerna anför. Sedan ytterligare erfarenhet vunnits av de skärpta bestämmelser i hithörande hänseende, vilka infördes 1955, bör man därför vid en översyn eller omarbetning av vägtrafikförordningen ha fortsatt uppmärksamhet riktad på problemet hindrande föremål å vägbana.

NTF har anförts:

Såsom i motionerna framhålles har NTF genom olika åtgärder kunnat i allt vidare kretsar fästa uppmärksamhet på behovet av varningstecken för i mörker uppställda fordon. NTF har koncentrerat sin upplysningsverksamhet kring den varningstriangel, som efter internationella överenskommelser förordas av kungl. väg- och vattenbyggnadsstyrelsen. Denna upplysningsverksamhet har medfört att varningstrianglar nu tillverkas i stor omfattning och tillhandahålles allmänt i biltillbehörshandeln.

NTF biträder de i motionerna framförda synpunkterna och tillstyrker motionärernas hemställan om undersökning i vad mån förhållandena kan föranleda skärpta bestämmelser om förvarningstecken för fordon, som uppställts på väg i mörker. Det synes emellertid angeläget att en sådan undersökning icke begränsar sig till enbart förhållandena under dygnets mörka timmar, utan jämväl beaktar andra tillfällen, då oavsett ljusförhållandena behovet av förvarningstecken för parkerade eller eljest uppställda fordon kan vara påkallat, såsom exempelvis nedanför backkrön, i kurvor eller i övrigt då sikten är skymd.

MHF har till en början förklarat sig dela motionärernas uppfattning, att starka skäl talar för en skärpning av bestämmelserna om utmärkning av fordon, som genom missöde eller av annan anledning tvingats stanna på plats, där risker för trafiksäkerheten kan uppstå. Vidare anför förbundet, att fordonsföraren ofta saknar möjlighet att, såsom åsyftas med stadgandet i 49 § 2 mom. vägtrafikförordningen, avlägsna fordonet från körbanan så snabbt att inte risk för olyckor uppstår. MHF fortsätter:

MHF föreslår därför att lagtexten kompletteras med ett åläggande att varningsmärken skall utställas på vägbanan, om inte fordonet omedelbart kan avlägsnas. Regeln bör gälla inte endast under mörker, utan även under den ljusa tiden av dygnet. På grund av den kuperade terrängen i vårt land och de ofta kurviga vägarna är platserna talrika, där fordonsstopp på vägbanan innebär allvarliga risker.

Den av motionärerna förordade reflekterande förvarningstriangeln av typ, som godkänts av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, synes oss vara ett effektivt, praktiskt liksom ekonomiskt sett godtagbart medel att utmärka stillastående fordon. Triangeln har den väsentliga fördelen att kunna utnyttjas även på dagen. Kostnaden för anskaffandet av varningstrianglar, synes oss inte utgöra något hinder för lagstiftning om obligatorisk utrustning. Skyldighet att medföra varningsutrustning bör åligga motorfordon med undantag av motorcyklar och mopeder.

MHF betraktar detta ärende som ytterst angeläget och vill framhålla, att angelägenhetsgraden ökar i samma takt som det ständigt växande bilbeståndet. Därför ansluter sig MHF till den av motionärerna gjorda hemställan om en skyndsam utredning. Som underlag för undersökningen kan användas de lagbestämmelser, som redan vidtagits i ett flertal europeiska länder. Senast har Italien (december 1958) infört bestämmelser i det syfte motionärerna föreslagit.

KAK har anfört:

KAK delar motionärernas uppfattning att de trafikolyckor som uppstått genom påkörning i mörker av stillastående fordon, som saknat belysnings- och varningsanordningar, bör upptagas till omsorgsfull prövning. KAK ställer sig emellertid rent generellt synnerligen tveksam till införandet av obligatoriska bestämmelser med avseende på utrustningsdetaljer, särskilt då det gäller lösa sådana, varför lagstiftningsåtgärder i dylika fall enligt KAKS uppfattning knappast är lämpliga. Däremot synes de propagandaåtgärder, som bl. a. KAK deltagit i, kunna intensifieras.

Under alla förhållanden torde det vara värdefullt att få frågan allsidigt belyst, varför KAK inte vill motsätta sig motionärernas hemställan om en utredning.

M har anfört:

M har sedan lång tid tillbaka propagerat för användandet av NTFs varningstrianglar för under mörker uppställda fordon. Även om ett ökat intresse för trianglarnas användning har kunnat konstateras, är vi tveksamma om lämpligheten av att i lag föreskriva deras användning. Då det emellertid kan anföras starka skäl såväl för som emot ett obligatorium i detta avseende, vill förbundet tillstyrka motionerna om en utredning.

Utskottet

Motionärerna begär utredning syftande till skyldighet att med reflekterande förvarningstecken utmärka motorfordon, som i mörker är uppställt på väg utanför tätbebyggt område. Härigenom skulle enligt motionärernas mening antalet olyckor, som beror på att stillastående fordon under mörker blir påkörda bakifrån, kunna minskas avsevärt. Motionärerna nämner som ett lämpligt sådant varningstecken en av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen godkänd triangelformad metallram med rött reflexmaterial. Ramen, som är hopfällbar, är avsedd att ställas upp vid vägkanten ett stycke bakom fordonet.

I vägtrafikförordningen finns vissa bestämmelser, som är avsedda att motverka olyckor av nämnda slag. Sålunda är det förbjudet att stanna fordon på sådan plats eller på sådant sätt, att fara uppstår för person eller egendom. Sedan 1955 är det också förbjudet att under mörker ha sitt fordon stående på väg, där tillfredsställande vägbelysning saknas, om inte fordonet har tänd parkeringsbelysning fram och bak och dessutom är försett med röda reflexanordningar baktill. Vidare gäller sedan år 1958, att förare snarast möjligt skall från körbanan avlägsna fordon, som på grund av motorfel eller av liknande orsak har blivit stående på plats, där det inte får stannas.

Motionsyrkandet har avstyrkts av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen och statens trafiksäkerhetsråd men tillstyrkts av övriga remissinstanser, nämligen Nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande (NTF), Kungliga automobilklubben (KAK), Motormännens riksförbund (M), Motorförarnas helnykterhetsförbund (MHF) och Folkrorelsernas motorförbund (Fomo).

Ingen av remissinstanserna har ifrågasatt värdet från trafiksäkerhets-synpunkt av förvarningstecken i de av motionärerna åsyftade fallen. En-

dast NTF, MHF och Fomo har emellertid anslutit sig till önskemålet om skyldighet att medföra och använda sådana. KAK och M har, ehuru de inte motsatt sig utredningsyrkandet, förklarat sig tveksamma i frågan om tvingande bestämmelser. Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen och trafiksäkerhetsrådet har gett uttryck för uppfattningen, att man i första hand bör inrikta sig på att hindra att fordon lämnas kvar på vägarna. Trafiksäkerhetsrådet har menat, att redan de gällande bestämmelserna, om de efterlevs, bör göra olycksriskerna ganska små. Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen har anfört liknande synpunkter.

De s. k. mörkerolyckorna utgör otvivelaktigt ett stort problem. Under år 1958 omkom sålunda, enligt preliminära statistiska uppgifter, 107 personer vid sådana olyckor. Av uppgifterna framgår tyvärr inte, hur många av dödsfallen som inträffat vid olyckor av den typ som avses i motionerna, men fördelningen av dödsfallen på olika trafikantgrupper ger stöd för antagande, att de allra flesta dödsfallen har föranletts av olyckor av andra slag. Dödsfallsstatistiken domineras sålunda av cyklister och fotgängare (27 resp. 56 dödsfall).

Utskottet anser i likhet med väg- och vattenbyggnadsstyrelsen och trafiksäkerhetsrådet, att ansträngningarna att minska antalet av de av motionärerna avsedda olyckorna i första hand bör inriktas på att förmå fordonsförarna att iaktta skyldigheten att föra bort fordonen från körbanan. De gällande bestämmelserna är enligt utskottets mening väl ägnade att verka i denna riktning. Utöver vad ovan sagts om dessa bestämmelser vill utskottet erinra om möjligheterna att genom lokala föreskrifter stadga förbud att parkera eller stanna fordon på vägsträckor, där faran för olyckor erfarenhetsmässigt är stor. Sådana förbud bör efter hand som parkeringsplatser inrättas i anslutning till vägarna kunna meddelas i allt större utsträckning.

De åtgärder, som under senare år vidtagits för att minska antalet mörkerolyckor, har föregåtts av noggranna utredningar och utan tvivel varit ändamålsenliga. Det synes utskottet tveksamt, om mycket står att vinna med ytterligare utredningar i ämnet. I varje fall är utskottet inte berett att tillstyrka en utredning med syfte att förvarningstecken skall bli obligatoriska beträffande alla slag av motorfordon. Däremot torde det vara lämpligt, om utvecklingen beträffande mörkerolyckorna fortlöpande följdes av statens trafiksäkerhetsråd eller annan lämplig myndighet. Det skulle sålunda vara av värde om det statistiska materialet kunde utökas och bearbetas, så att man kunde få fram säkert underlag för ytterligare åtgärder mot mörkerolyckorna. En sådan undersökning skulle måhända visa, att skäl finns att införa skyldighet att — i enlighet med vad som lär gälla i några andra europeiska länder — under mörker utmärka vissa slag av fordon på det sätt motionärerna tänkt sig.

Under åberopande av vad sålunda anförts hemställer utskottet,
att riksdagen i anledning av förevarande motioner, I:90
och II:123, ville i skrivelse till Kungl. Maj:t giva till känna
vad utskottet anført.

Stockholm den 8 april 1959

På andra lagutskottets vägnar:

AXEL STRAND

Vid detta ärendes behandling har närvarit

från f ö r s t a kammaren: herrar Strand, Axel E. Svensson och Sunne,
fru Carlqvist samt herrar Åkesson, Magnusson, Thorsten Larsson och
Ringaby;

från a n d r a kammaren: herrar Jacobsson i Tobo och Nilsson i Göteborg,
fröken Wetterström, herr Carlsson i Bakeröd, fru Sandström, herr Johans-
son i Södertälje, fru Eriksson i Ängelholm samt fru Svensson.