

Nr 459

Av herrar Lundström och Edström, om åtgärder mot mörkerolyckor i trafiken, m. m.

Ur trafiksäkerhetssynpunkt måste det anses vara av stor vikt att reglerna i trafiklagstiftningen ständigt och i möjligaste mån förbättras och anpassas till utvecklingen. Ett genomförande av i det följande lämnade förslag torde kunna bidra till ökad säkerhet och trivsel i trafiken.

Genomfartsleder

För att den alltmer tätande trafiken på gator och vägar skall flyta utan onödiga störningar har trafikanterna själva valt en praxis, som innebär att vänsterregeln uppmjukas och större respekt visas för leder med starkare trafik. Denna praxis har endast undantagsvis stöd i VTF. Undantagen gäller vid utfart på huvudled samt vid utfart från parkeringsplatser och dylika områden. Däremot gäller i princip vänsterregeln vid t. ex. utfart från en enskild väg ut på en allmän väg och likaså vid utfart från en liten stadsgata ut på en led med stark trafik. VTF föreskriver visserligen, att den som kommer från väg med »ringa trafik» skall iaktta särskild försiktighet, men vänsterregeln är icke i nämnda fall annullerad, och den som kör på den större trafikleden ådömes som regel del i ansvaret vid kollision med från vänster kommande fordon. Den som brister i hänsyn mot en naturlig trafikordning och försvårar framkomligheten blir av VTF otillbörligt gynnad och tillåtes rida på en »rätt», som icke har förankring i praxis bland de trafikanter, som söker tillämpa hänsyn och anpassning till en förnuftigare ordning.

Motionärerna anser därför att en uppmjukning av vänsterregeln till förmån för leder med stark trafik och genomfarts trafik är en synnerligen angelägen och nödvändig åtgärd. Möjligheten att införa huvudleder genom städerna står ju redan med nuvarande lagstiftning öppen för myndigheterna, men denna åtgärd torde icke vara praktiskt lämplig, då den därmed följande stoppskyldigheten vållar onödiga komplikationer. I utlandet, t. ex. Tyskland, har genomfartsleder införts, där trafiken har företräde men där anslutande eller korsande trafik icke har obligatorisk stoppskyldighet. På de anslutande gatorna markeras regeln med en på ena spetsen ställd, mindre triangel.

Den tavla som i Sverige användes för att markera stoppskyldighet före utfart kan f. n. ha olika betydelse i fråga om företrädesregeln. Vid utfart på huvudled skall företräde lämnas åt huvudledstrafiken. När tavlan användes

för att ange stoppskyldighet vid utfart på större väg, som icke är huvudled, upphäves däremot icke vänsterregeln. Riktigare och mera i anslutning till gällande praxis vore, att vänsterregeln i en sådan korsning kunde upphävas med ett vägmärke utan att stoppskyldighet vore obligatorisk.

Enligt en undersökning som utförts på uppdrag av statens trafiksäkerhetsråd utgör olyckor av typen »kollisioner i gatukorsningar med korsande kurser före kollisionen» 33,3 procent av samtliga olyckor och typen »utkörning i vägbanan» 3,9 procent, dvs. sammanlagt 37,2 procent. En stor del av dessa kollisioner torde bero på ett överdrivet utnyttjande av vänsterregeln eller bristande förståelse för den moderna trafikens krav på anpassning och hänsyn.

Åtgärder mot mörkerolyckor

Antalet trafikolyckor i mörker är trots motåtgärder och intensiv propaganda fortfarande mycket stort och vållar landet en betydande nationalförlust i människoliv, kroppsskador och kostnader. Frekvensen för trafikolyckor under mörker är per fordonskilometer ca 50 procent högre än för motsvarande dagolyckor. Mörkerolyckorna förorsakar i mångdubbelt fler fall än övriga olyckor dödsfall eller svår invaliditet.

Trafiksäker körning i mörker med motorfordon kan under ogynnsamma omständigheter komma mycket nära gränsen för människans prestationsförmåga. Det är därför angeläget att alla åtgärder, som kan minska belastningen på förarna, vidtages. Att söka få till stånd en ökning av synbarhetsdistansen under mörker på gator och vägar torde vara en av de mest angelägna uppgifterna för trafiksäkerhetsarbetet. Detta kan ske både genom att förbättra de stationära belysningsanordningarna och genom att den mobila trafiken, fordon och gående, i ökad utsträckning förses med skyddsanordningar, reflexer och lyse.

Ett steg i denna riktning togs genom KF den 3 juni 1955 (SFS 1955:13), då bl. a. skyldighet infördes för cyklister och mopedister att vid färd under mörker ha fordonen försedda med baklyse och reflexer. Tyvärr måste det konstateras att denna för trafiksäkerheten nyttiga bestämmelse i mycket stor utsträckning nonchaleras. En bidragande orsak härtill torde vara, att möjligheten till effektiv övervakning är starkt beskuren, då cyklar och mopeder vid färd under dagsljus icke har skyldighet att föra belysnings- och reflexanordningar. När fordonskontroller — såsom vanligen sker — anordnas under dagen saknas möjlighet att ingripa mot bristande utrustning i nämnda fall, och föraren kan icke åläggas att rätta till bristfälligheten. Nackdelarna ur kontrollsynpunkt är uppenbara.

Motionärerna anser, att bestämmelserna i VTF, 7 § 1 mom. b) bör ändras därhän, att skyldighet att föra lyktor för fram- och baklyse samt reflexan-

ordningar bör utsträckas till att alltid gälla vid förande av cykel eller moped på allmän väg, alltså även under dagsljus. Därigenom ökas möjligheten att vid rutinmässiga fordonskontroller övervaka, att utrustningen är tillfredsställande, och minskas risken att trafikanter ignorerar säkerhetsbestämmelserna av sparsamhetsskäl eller under motivering att fordonet endast tillfälligt eller undantagsvis användes under mörker. Kostnaden för anskaffning av belysnings- och reflexanordningar är knappast så stor att den för någon kan vara betungande, och den motiveras mer än väl av betydelsen för den allmänna trafiksäkerheten. Genom att inskränka skyldigheten till att gälla endast vid förande på allmän väg påtvingas icke utgifterna sådana, som icke använder sitt fordon eller endast brukar det på enskilt område eller på enskild väg.

De mopeder som nytillverkas har som regel belysnings- och reflexanordningar fast monterade eller inbyggda i konstruktionen, men undantag finnes. Det måste anses angeläget att alla för säkerheten betydelsefulla detaljer finnes med redan vid typbesiktningen av fordonen och att en fabrikant hindras att av t. ex. konkurrensskäl utbjuda icke fullvärdiga fordon. I vårt land är det knappast tänkbart att en cykel eller moped icke någon gång användes under mörker. Kostnaden för köparen blir därför icke större om mopeden redan hos fabrikanten eller importören blir tillfredsställande utrustad.

Ur rapporten den 1 mars 1959 från Forskningsrådets kommitté för trafiksäkerhetsforskning citeras: »Vid en kontroll i Uppsala . . . befanns att av 418 vuxna cyklister saknade 128 lyse bak och 36 saknade lyse både fram och bak. Av 100 cyklande barn saknade 43 lyse bak och 19 saknade lyse både fram och bak . . . Man kan i trafiken observera att mopedernas belysning inte är lika bristfällig som cyklarnas . . . Grovt räknat saknas baklyse på var 3:e cykel och var 5:e moped. Det bättre tillståndet bland mopederna torde bero på att belysningen där är fabriksmonterad.»

Mörkerolyckorna kräver varje år ett stort antal offer bland fotgängarna. Dessa har som regel icke fått klart för sig de stora risker de är utsatta för på vägarna. Utan tvivel skulle ett stort antal olyckor kunna undvikas, om de gående i allmänhet vore försedda med lyktor eller reflexer. Motionärerna anser, att en rekommenderande bestämmelse härom i vägtrafikförordningen skulle avsevärt stödja och effektivisera den fortsatta propagandan samt klargöra för gångtrafikanterna, att de icke helt utan eget ansvar färdas på en mörk väg utan skyddsanordningar. Enligt motionärernas uppfattning bör det därför i VTF utsägas, att gående på väg utan belysning och utan gångbana i mörker bör vara utrustad med lykta eller på kläderna på lämpligt sätt fastsätta reflexanordningar.

Ändamålsenlig gatu- och vägbelysning ger i synnerhet på platser med livlig gång- och cykeltrafik ett gott tillskott till trafiksäkerheten. Å andra si-

dan kan en på olämpligt sätt utförd vägbelysning skapa ökade risker i trafiken. Glesa punktbelysningar med mörka mellanpartier kan bidra till att minska i stället för att öka siktbarheten av andra trafikanter. Ett flertal olyckor har inträffat, där olämplig belysning varit en starkt bidragande orsak. Trafikbelysningens standard i landet kan sägas vara oenhetlig och ojämn och motsvarar i genomsnitt icke de krav, som ur trafiksäkerhets-synpunkt borde kunna ställas. Vägbelysningar tillkommer ofta genom privata initiativ och utföres icke på ett sakkunnigt sätt. De nedlagda kostnaderna för att vinna en förbättring kan få rakt motsatt effekt eller ge sämre resultat än vad som vid en sakkunnig planering skulle varit möjligt. En dålig vägbelysning kan räcka till för att nödortfött vägleda de gående, men utgör inte något skydd för dessa mot att påköras.

För att belysningen av trafikleder skall utgöra ett säkert skydd mot mörkerolyckor är det nödvändigt att den utföres på ett efter nutida trafikförhållanden anpassat sätt. Lagfästa bestämmelser om vägbelysningens utformning saknas f. n., och detta medför bl. a. att varje kommun löser frågan relativt godtyckligt och utan samordning med angränsande områden och ofta utan rådfrågning av trafikbelysningsexpertis.

Skyllt om släpfordon

En allvarlig fara uppstår i synnerhet för cyklister och mopedister när de omkörts av lastbilar med släp, personbilar med »husvagnar» osv. Kopplingsanordningarna är ofta så långa, att den omkörde redan när den dragande bilen passerat får uppfattningen att omkörningen är avslutad och utkörning från vägkanten utan risk kan ske. Till förebyggande av olyckshändelser på grund av sådant missförstånd är dragfordon i Danmark utrustade med en skylt med texten »Påhäng», och enligt motionärernas uppfattning skulle en liknande anordning i vårt land vara mycket värdefull för ökad säkerhet. Skylten bör vara av mjukt material, t. ex. mjukplast, ha texten »Släp» och placeras på vänstra, främre stänkskärmen på en pejlstång av böjligt material.

Vägmärken vid omkörningsförbud

Enligt VMK, 12 §, skall förbudsmärke när så finnes erforderligt uppsättas vid högra vägkanten. När det gäller märke om begränsad hastighet är regeln obligatorisk, och det är allmänt omvittnat att denna dubbelmarkering är mycket nyttig. Lika angeläget för trafiksäkerheten torde det vara att förbud mot omkörning mellan motordrivna fordon tillkännagives på bästa möjliga sätt, och VMK, 12 §, bör därför ändras så att motsvarande vägmärke alltid skall uppsättas även vid vägens högra kant.

Med hänvisning till det ovan anförda hemställes,

att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t måtte begära sådana ändringar i vägtrafikförordningen och vägmärkeskungörelsen som erfordras för de av oss här förordade reformerna.

Stockholm den 27 januari 1960

Birger Lundström

Gunnar Edström