

## Nr 5

### *Utlåtande i anledning av motioner om skyldighet för bilförare att utsätta reflekterande varningstrianglar på körbanan.*

Tredje lagutskottet har behandlat tre i riksdagen väckta och till lagutskott hänvisade motioner, nämligen dels en i andra kammaren av herr Jansson i Benestad, nr 208, dels ock två likalydande, nr 456 i första kammaren av herr Holmberg och nr 667 i andra kammaren av herr Bengtson i Solna *m. fl.*

I motionen II: 208 har hemställts, »att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t måtte anhålla om utfärdande snarast av bestämmelser som innebär skyldighet för alla bilförare att medföra och vid parkering i mörker på körbanan utanför tätbebyggt område utsätta reflekterande varningstrianglar».

I motionerna I: 456 och II: 667 har hemställts, »att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t måtte anhålla om utfärdande snarast av förordning om skyldighet för alla bilförare att medföra och vid parkering i mörker på körbanan utanför tätbebyggt område utsätta reflekterande varningstrianglar».

Beträffande de skäl motionärerna åberopat får utskottet, i den mån redogörelse därför icke lämnas i det följande, hänvisa till motionerna II: 208 och I: 456.

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

Beträffande belysning på fordon, som under mörker är uppställt på väg, *Bihang till riksdagens protokoll 1963. 9 saml. 3 avd. Nr 5*

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 två framlyktor 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.

### Historik

Bestämmelsen om belysning på fordon, som under mörker uppställts på väg, fick sin nuvarande lydelse år 1955. Till grund för den då genomförda ändringen låg det av 1953 års trafiksäkerhetsutredning år 1954 framlagda betänkandet. Vid remissbehandlingen av detta erinrade Kungliga automobilklubben, att Förenta Nationernas ekonomiska kommission för Europa (ECE) framfört förslag om portabelt varningsmärke med reflexanordning att medföras i lastbilar. Klubben ansåg för sin del lämpligt med en bestämmelse om att alla bilar, traktorer och motorredskap skulle vara utrustade med ett sådant märke eller annan jämförbar signalanordning, t. ex. uppställningsbar lykta med blinkande ljus och tillräcklig lystid.

I *propositionen nr 172 till 1955 års riksdag*, som grundade sig på förenämnda betänkande, följde emellertid *föredragande departementschefen* inte förslaget, enär detta och andra under remissbehandlingen väckta förslag enligt hans förmenande fordrade för sitt förverkligande undersökningar och överväganden, som icke lämpligen kunde komma till stånd i sammanhanget.

Vid 1959 års riksdag begärdes i motioner utredning syftande till skyldighet att med reflekterande förvarningstecken utmärka motorfordon, som i mörker är uppställt på väg utanför tätbebyggt område. Vid remissbehandlingen avstyrktes motionsyrkandet av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen och statens trafiksäkerhetsråd men tillstyrktes 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 ifrågasatte värdet från trafiksäkerhetssynpunkt av förvarningstecken i de av motionärerna åsyftade fallen. Endast NTF, MHF och Fomo anslöt sig emellertid till önskemålet om skyldighet att medföra och använda sådana. KAK och M motsatte sig visserligen icke utredningsyrkandet men förklarade sig tveksamma i fråga om tvingande bestämmelser. Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen samt trafiksäkerhetsrådet gav uttryck för uppfattningen, att man i första hand

borde inrikta sig på att hindra att fordon lämnas kvar på vägarna. Trafiksäkerhetsrådet menade, att redan de gällande bestämmelserna, om de efterlevs, bör göra olycksriskerna ganska små. Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen framlade liknande synpunkter. *Andra lagutskottet* anförde i sitt av riksdagen godkända utlåtande nr 13 bland annat, att ansträngningarna att minska antalet olyckor vid påkörning i mörker av stillastående fordon i första hand borde inriktas på att förmå fordonsförarna att iaktta skyldigheten att föra bort fordonen från körbanan. Utskottet var icke berett tillstyrka en utredning med syfte att förvarningstecken skulle bli obligatoriska beträffande alla slag av motorfordon. Utskottet fann emellertid att en fortlöpande undersökning av mörkerolyckorna måhända skulle visa, att skäl fanns att införa skyldighet att under mörker utmärka vissa slag av fordon på det sätt motionärerna tänkt sig. Avskrift av riksdagens skrivelse i anledning av utskottets utlåtande överlämnades av *Kungl. Maj:t* till statens trafiksäkerhetsråd med uppdrag att i samråd med väg- och vattenbyggnadsstyrelsen företaga den av riksdagen förordade undersökningen.

Trafiksäkerhetsrådet har införskaffat och bearbetat statistiskt material beträffande mörkerolyckorna. Arbetet härmed fortgår.

Motioner i ämnet väcktes ånyo vid 1961 års riksdag. I sitt utlåtande nr 68 uttalade *andra lagutskottet*, efter att ha redogjort för vad som under de senaste åren vidtagits i avsikt att minska mörkerolyckorna, följande:

Trots dessa åtgärder inträffar fortfarande många olyckor, som har sin grund däri att fordonsförare vid färd under mörker icke i tid varseblir ett framförvarande stillastående fordon. Anledningarna därtill kan vara att det parkerade fordonets baklyse inte fungerar eller att baklyktor och reflexer skymmes av personer, som uppehåller sig bakom fordonet, eller av last som fallit ner på vägen. Vidare kan fordonet ha tvingats stanna, t. ex. på grund av motorfel, strax bakom en kurva eller ett backkrön utan möjlighet för föraren att — såsom vägtrafikförordningen föreskriver — föra fordonet av körbanan. I sådana fall skulle enligt utskottets mening någon form av förvarningsmarkering verksamt bidra till att minska riskerna för påkörningsolyckor, när den bakomvarande trafikanten därigenom får bättre möjlighet att verkställa inbromsning eller omkörning. För lösning av frågan om den lämpligaste utformningen av ett sådant tecken samt villkoren och sättet för dess uppställande fordras viss utredning. Enligt utskottets åsikt bör en sådan utan tidsutdräkt komma till stånd och lämpligen genomföras i samarbete med de nordiska länderna för att överensstämmande bestämmelser på detta område skall kunna tillskapas.

Utskottets hemställan, att riksdagen måtte i skrivelse till *Kungl. Maj:t* som sin mening giva till känna vad utskottet anført angående förvarnande tecken för i mörker uppställt fordon, bifölls av riksdagen.

*Kungl. Maj:t* har den 15 december 1961 förordnat, att skrivelsen skulle överlämnas till de svenska ledamöterna av Nordisk vägtrafikkommitté för att tagas i beaktande vid fullgörandet av ledamöternas uppdrag.

I ett interpellationssvar i första kammaren den 12 december 1962 an-

gående åtgärder mot mörkerolyckor vid vägtrafik anförde *kommunikationsministern*, att Nordiska vägtrafikkommittén icke ansett sig böra taga mera definitiv ställning till frågan om varningsmärken, innan en dansk expertutredning i ämnet framlagt sitt betänkande, samt att kommittén har att beakta vad som på området sker inom den europeiska transportministerkonferensen, där en expertgrupp har spörsmålet på dagordningen för nästa sammanträde. Kommunikationsministern förklarade sig beredd att hemställa hos kommittén, att den söker få fram ett förslag så snabbt som möjligt. Han ansåg, att man borde avvakta resultatet av den samnordiska prövningen, innan den svenska riksdagen företar en ensidig aktion.

De danska experterna har nyligen avlämnat sin utredning. De har i utlåtandet förklarat, att enligt deras mening utmärkning av fordon i vissa fall kan förhindra olyckor. Experterna har härvid särskilt nämnt haverade bilar, som blir stående så att de icke uppmärksammas i tid. Enligt utlåtandet kan emellertid införandet av en regel om skyldighet att använda varningstriangel medföra olägenheter. Experterna nämner att olyckor kan inträffa, om tvåhjuliga fordon kör över varningsmärken. Vidare kan efter svåra sammanstötningar icke någon ha möjlighet att genast sätta ut varningstriangel. Därtill kommer att man icke bör hysa alltför stora förväntningar om att ett lagstadgande skulle åtlydas i så stor utsträckning att det blir effektivt. Majoriteten har därför avböjt införande av en regel, som föreskriver att fordonsförare skall medföra och använda varningstriangel. De har i stället förordat en mer allmänt hållen bestämmelse av innebörd, att den som stannat olämpligt skall vidtaga nödvändiga åtgärder för att undvika olycka. En av experterna har dock föreslagit, att lastbilar med en totalvikt av minst 3,5 ton skall medföra varningstriangel och att regler om dess användning skall utfärdas.

### Motionerna

Motionärerna, vilka i allt väsentligt framför samma skäl, anför bland annat, att liknande bestämmelse, som den nu åsyftade, gäller i Amerikas förenta stater och i ett flertal europeiska länder samt att erfarenheterna härav överallt varit goda. I Sverige användes reflekterande varningstrianglar av polisen och arméns bilförare. Enligt motionärerna kan ej de danska experternas utlåtande anses avgörande för ställningstagandet i Sverige. Skillnaden i terrängförhållanden är avsevärd mellan länderna, vartill kommer att mörkerperioderna i stora delar av Sverige är längre än i Danmark. Det är vidare osäkerhet om enighet i frågan kan uppnås i Nordiska vägtrafikkommittén. Motionärerna påpekar, att i Sverige ungefär tre gånger så många mörkerolyckor sker genom kollision med stillastående som mellan mötande fordon. Då skyldighet att utmärka i mörker uppställda fordon med varningssignal effektivt skulle nedbringa antalet mörkerolyckor, finner motionärerna det ej försvarligt att längre uppskjuta lagstiftning i frågan.

### Utskottet

Enligt gällande regler är det förbjudet att ha motorfordon stående på väg, där tillfredsställande vägbelysning saknas, om inte fordonet har tända parkeringslyktor fram och bak. Fordonet skall vidare alltid vara försett med röda reflexanordningar baktill. Dessa bestämmelser, som fick sin nuvarande utformning 1955, har till ändamål att minska riskerna för påkörning av stillastående fordon under mörker.

Motionärerna anser stadgandena otillräckliga. Ytterligare säkerhet kan vinnas om skyldighet införes att utmärka i mörker uppställd bil med förvarningsmärke. I motionerna framhålles de goda erfarenheter man har från åtskilliga länder, där sådan markering är obligatorisk. Motionärerna anser därför att bestämmelser om användning av varningstrianglar bör utfärdas.

Av den tidigare redogörelsen framgår att den av motionärerna väckta frågan förut behandlats i riksdagen. I enlighet med beslut av 1959 års riksdag har således statens trafiksäkerhetsråd fortlöpande följt utvecklingen av mörkerolyckorna. Vidare har efter beslut av 1961 års riksdag Kungl. Maj:t uppdragit åt de svenska ledamöterna av Nordisk vägtrafikkommitté att utreda spörsmålet om utformning och användning av varningstrianglar eller annan förvarningsmarkering. Med kommitténs ställningstagande i denna fråga har likväl fått anstå i avbidan på bl. a. ett utlåtande från dansk expertis, vilket nu föreligger. Enligt utskottets mening bör resultatet av den nordiska kommitténs utredning avvaktas, innan slutlig ståndpunkt tages från svensk sida i denna fråga. Utskottet förutsätter att kommittén utan större tidsutdräkt slutför detta arbete och att spörsmålet redovisas i anslutning härtill. Ehuru utskottet vill framhålla angelägenheten av att icke någon åtgärd lämnas oprövad, som är ägnad att öka trafiksäkerheten, anser utskottet med hänsyn till det sagda att någon riksdagens åtgärd icke är påkallad i anledning av motionerna.

På sålunda anförda skäl får utskottet hemställa,

att förevarande motioner, II: 208 samt I: 456 och II: 667,  
icke måtte föranleda någon riksdagens åtgärd.

Stockholm den 20 februari 1963

På tredje lagutskottets vägnar:

ERIK ALEXANDERSON

*Vid detta ärendes behandling har närvarit:*

från första kammaren: herrar Alexanderson, Lindahl\*, Ebbe Ohlsson, Kristiansson, Knut Johansson\*, Georg Carlsson, Åkesson och Wirmark;

från andra kammaren: herrar Johansson i Torp, Nyberg, Wachtmeister, fru Torbrink, herrar Johansson i Öckerö, Sundelin\*, Svanberg och Mattsson.

\* Ej närvarande vid utlåtandets justering.