

## Nr 588

Av herr Isacson, om skyldighet att i vissa fall använda halvljus å motorfordon.

(Lika lydande med motion nr 724 i Andra kammaren)

Trafiken kräver årligen stora offer. År 1965: 1 253 dödade, 3 500 personer svårare skadade, varav många starkt invalidiserade, en samhällsekonomisk förlust som kan uppskattas till ca 1 500 miljoner kronor. Men dessa siffror säger dock inte allt. Den mänskliga tragik som dessa olyckor medför kan aldrig värderas.

Allt som med rimliga medel kan göras för att minska ned dessa olyckor måste vidtagas. Både samhällsekonomiska och rent mänskliga hänsyn kräver detta.

När jag har studerat vilka problem och frågeställningar som sysselsätter forskningen och försöksverksamheten på trafiksäkerhetens område, har jag funnit att mörkerkörningen är ett av de svåraste problemen att komma till rätta med. Många olyckor skulle kunna undvikas om vi hade tillgång till ett bländfritt men tillräckligt långkastande halvljus. Även i trafik som sker vid övergång mellan ljus och mörker eller vid andra mindre tillfredsställande ljusförhållanden skulle en förbättrad halvljusbelysning ha stor betydelse. Arbetas det tillräckligt effektivt för att få fram en sådan strålkastare? Har staten vidtagit åtgärder för att genom en bestämd målforskning tekniskt lösa denna fråga?

Vid upprepade tillfällen under denna vinter har jag observerat vilken betydelse det har att bländfria strålkastare är tända då ljusförhållandena inte är fullt tillfredsställande. En situation: En långtradare virvlar upp snö. Bakom honom väntar otåligt en bilförare på att få köra om, men sikten skymms av snömolnet. Nu gör han ett försök, då märker han plötsligt att bara en 100 meter längre fram kommer en vit personbil. Omkörningen är omöjlig. Sekunden innan olyckan höll på att ske lyckas han lägga sig bakom lastbilen. Varför märkte han inte personbilen tidigare? Utan tvekan därför att en vit bil i ett vitt landskap är mycket väl kamouflerad och nästan omöjlig att upptäcka på tillfredsställande långt avstånd om ljusförhållandena inte är de allra bästa. Hade bilen i fråga haft belysningen tänd skulle upptäckten skett mycket tidigare.

Det finns många sådana situationer, där man kan konstatera att bilar-  
nas färger på ett effektivt sätt förhindrar en tidig upptäckt vid ett möte.  
*Bihang till riksdagens protokoll 1966. 3 saml. Nr 588—602*

Man frågar sig då om det vore möjligt att genom en lagstiftning förhindra vissa bilfärger. Då denna fråga måste ses i rent internationellt perspektiv, tror jag inte man kan gå den vägen, men vad man däremot kan reglera i svensk lag och genom en intensiv upplysning försöka förverkliga är att strålkastarna alltid skall vara tända då ljusförhållandena inte är fullt tillfredsställande.

Genom NTF:s insatser har en upplysningskampanj pågått om nödvändigheten av att ha minst halvljuset tänd under sådana förhållanden. Men långt ifrån alla bilförare fäster något avseende vid dessa återkommande uppmaningar. Vid bilfärder i vinter under ljusförhållanden som kräver en sådan belysning har jag kunnat konstatera, att endast ca hälften av samtliga förare haft någon belysning tänd, många av dessa enbart parkeringsljus.

För att komma till rätta med dessa förhållanden och för att kunna ge tillräcklig tyngd åt den upplysningskampanj som i fortsättningen måste bedrivas på detta område, tror jag att vägtrafikförordningens 51 § måste få en ändrad lydelse för att klarare markera hur en bilförare skall handla.

I denna paragraf stadgas nu att *fordon vid färd i mörker eller tät dimma skall ha strålkastarna tända*. Detta stadgande kan inte sägas motsvara vad som krävs under ljusförhållanden som inte är fullt tillfredsställande. Vid övergång mellan natt och dag — dag och natt, då dimslöjor ligger över vägen, då snön virvlar, under regn eller vid dammiga förhållanden är sikten ofta starkt nedsatt utan att man kan påstå att det råder mörker eller tät dimma. Säkerheten i trafiken, speciellt vid omkörningar, blir då mycket beroende av om fordonen har strålkastarna tända. Många olyckor skulle säkert kunnat undvikas om strålkastarna varit tända under sådana förhållanden.

Vid övergång till högertrafik torde frågan bli än mera aktuell, varför en ändring av denna paragraf borde ske före omläggningen till högertrafik. Jag förutsätter att flera andra stadganden i vägtrafikförordningen inför denna omläggning måste få ändrad lydelse samt att en speciellt intensifierad trafiksäkerhetsupplysning måste sättas i gång i samband med införandet av högertrafiken, varför det måste vara ändamålsenligt att även här föreslagna ändring i vägtrafikförordningen kan ske före den 1 september 1967.

Med hänvisning till det sagda får jag föreslå,

att riksdagen måtte besluta att i skrivelse till Kungl. Maj:t föreslå utredning och förslag om sådan ändring av 51 § vägtrafikförordningen att däri stadgas, att minst halvljus skall vara tänd på fordon vid färd under inte fullt tillfredsställande ljusförhållanden.

Stockholm den 26 januari 1966

*Birger Isacson*