

Nr 34

Utlåtande i anledning av väckt motion om traktorsläpvagns utrustande med varningsskylt.

Tredje lagutskottet har behandlat en inom riksdagens andra kammare väckt och till lagutskott hänvisad motion, nr 299, av herr *Löfgren m. fl.*

Motionen har i huvudsak följande innehåll.

Motionärerna framhåller att trafiken på de svenska vägarna till sin sammansättning är mycket heterogen. Även på riksvägarna kan det ofta förekomma att det snabba trafikflödet plötsligt stoppas upp av ett mycket långsamt gående fordon, t. ex. en traktor. Dessa förhållanden framkallar ett starkt ökat antal omkörningar samt hårda och häftiga inbromsningar, som vållas av att bakifrån kommande fordonsförare för sent upptäcker skillnaden i fart. Särskilt farlig blir situationen i mörker när exempelvis en traktor kör med en flakvagn som släp och den omkörande bilisten får uppfattningen att fordonet är en lastbil.

Traktor med släpvagn är enligt vad motionärerna anför den långsamgående fordonskombination som är vanligast på vägarna och som dessutom lättast kan förväxlas med det snabbare fordonet lastbilen. För att eliminera olyckor som orsakas av sådana missförstånd bör enligt motionärernas mening traktors släpvagn obligatoriskt vara utrustad med en bakåt väl synlig skylt med ordet »TRAKTOR» i reflekterande text.

I motionen hemställs »att riksdagen måtte besluta att bestämmelse införes i VTF 5 § att släpvagn, som framföres efter traktor, skall bakåt åt höger väl synligt visa en skylt med ordet »TRAKTOR» i reflekterande text. Närmare bestämmelser om skyltens storlek, utförande och placering fastställas av Kungl. Maj:t».

Över motionen har utskottet i den ordning § 46 riksdagsordningen föreskriver inhämtat yttranden från väg- och vattenbyggnadsstyrelsen och statens trafiksäkerhetsråd. På begäran av utskottet har yttrande därjämte avgetts av Nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande.

Gällande bestämmelser

Jämlikt 5 § *vägtrafikförordningen den 28 september 1951* gäller, att traktor vid färd under mörker på allmän väg, gata eller annan allmän plats skall föra minst två på samma höjd, en på vardera sidan av fordonet, anbragta lyktor, som kastar vitt eller gult sken framåt av sådan sammanhängande utrustning som föreskrivs i 10 §. *Bihang till riksdagens protokoll 1966. 9 saml. 3 avd. Nr 34*

lagd ljusstyrka, att traktorn kan föras på betryggande sätt. Dessutom skall traktorn vara försedd baktill dels med två på samma höjd, en på vardera sidan av fordonet, anbragta lyktor, som visar rött sken bakåt, dels ock med två på samma sätt anbragta reflexanordningar, som vid belysning återkastar rött sken bakåt. Baklyktor och reflexanordningar får kombineras och erfordras ej, då sådana anordningar finns på tillkopplat fordon. Då traktor i annat fall föres under mörker, skall den vara försedd dels på högra sidan med lykta, som visar vitt eller gult sken framåt, dels på högra sidan med lykta, som visar rött sken bakåt, dels ock baktill med två reflexanordningar, som vid belysning återkastar rött sken bakåt. Anordning för rött sken bakåt erfordras dock icke, då sådan anordning finns på tillkopplat fordon.

Jämlikt 6 § vägtrafikförordningen gäller, att släpfordon som drages av traktor vid färd under mörker på allmän väg, gata eller annan allmän plats baktill skall vara försett med dels två på samma höjd, en på vardera sidan, anbragta lyktor, som visar rött sken bakåt, dels ock två reflexanordningar, som vid belysning återkastar rött sken bakåt. Vid färd med flera släpfordon gäller dessa föreskrifter endast för det sista av dem. Då släpfordon, vars högra del skjuter längre in i vägbanan än det dragande fordonet, föres under mörker, skall, om skillnaden överstiger 20 centimeter, framtill på högra sidan av släpfordonet föras en lykta, som visar vitt eller gult sken framåt.

Slutligen må nämnas att 51 § vägtrafikförordningen föreskriver, att fordon, som under mörker är uppställt på väg annorstädes än på parkeringsplats, skall, såvida tillfredsställande vägbelysning icke är anordnad, vara försett med belysnings- och reflexanordningar i enlighet med vad som är föreskrivet, då fordonet föres under mörker på väg. Å släpfordon, som icke är kopplat till bil eller traktor, skall därutöver finnas belysnings- eller reflexanordning, som utsänder eller reflekterar vitt eller gult ljus framåt.

Frågans tidigare behandling m. m.

Enigt den ursprungliga lydelsen av vägtrafikförordningen behövde baktill på traktor och släpfordon efter traktor föras endast antingen en baklykta eller reflexanordning.

Bestämmelserna skärptes emellertid genom *propositionen nr 172 till 1955 års riksdag*. I denna föreslogs att traktor och släpvagn skulle föra dels på högra sidan en lykta, som visade rött sken bakåt, dels ock två på samma höjd, en på vardera sidan av traktorn, anbragta reflexanordningar, som vid belysning återkastade rött sken bakåt. Samtidigt föreslogs regeln att släpfordon, som är avsevärt bredare än det dragande fordonet, skulle föra särskild lykta framtill på högra sidan. Till grund för propositionen låg ett av *1953 års trafiksäkerhetsutredning* i december 1954 framlagt betänkande. Utredningen motiverade ifrågavarande förslag på följande sätt:

Vad särskilt angår traktorer, motorredskap, mopeder, cyklar och häst-

fordon m. fl. fordon, för vilka finnes valrätt mellan baklykta och reflexanordning, har det alldeles övervägande antalet ägare valt den billigare reflexanordningen. Det är dock enligt utredningens mening nr flera synpunkter mera angeläget, att sådana fordon blir väl utmärkta för bakomvarande trafikanter, än vad fallet är med bilar och motorcyklar. Ett långsamt gående fordon blir ideligen upphunnet och omkörts av andra fordon. Reflexanordning är ett nödfallsmedel, som i den starkt växande trafiken icke längre kan accepteras. Den är klart otillräcklig i fall, då ett omkörande motorfordon endast har parkeringslyktorna tända, och är icke heller tillfyllest om det bakomvarande fordonet föres med halvljus. Särskilt kritisk blir situationen vid möte med annat fordon, vars lyktor icke är rätt avbländade; förmågan hos förare att upptäcka framförvarande fordon är nämligen vid bländning starkt nedsatt. En nedsmutsad baklykta är i princip bättre än en rengjord reflektor. Enligt utredningens mening bör därför varje fordon på väg under mörker vara försett med lykta, som visar rött sken bakåt.

Föredragande departementschefen instämde i dessa uttalanden, och *riksdagen* hade ingen erinran mot propositionen i denna del.

Genom *propositionen nr 69 till 1958 års A-riksdag* skärptes ifrågasvarande bestämmelser ånyo. Då lades nämligen fram förslag om två baklyktor, placerade på samma höjd, en på vardera sidan av traktorn respektive släpfordonet. Förslaget motiverades bland annat med att alla bredare fordon borde vara försedda med såväl två baklyktor som två reflektorer. Riksdagen godkände förslaget.

Vid *1961 års riksdag* väcktes motioner (I: 370 och II: 227) med i allt väsentligt samma innehåll som den nu förevarande.

I utlåtande i anledning av motionerna, nr 40 nämnda år, erinrade *andra lagutskottet* om att bestämmelserna beträffande traktorsläpvnags utrustande med belysnings- och reflexanordningar skärpts såväl 1955 som 1958. Att innan erfarenhet vunnits av dessa förbättringar införa skyldighet att förse traktorsläpvnag med särskild varningsskylt fann utskottet inte påkallat.

Utlåtandet godkändes av riksdagen.

Remissyttrandena

Motionen avstyrks av samtliga remissorgan.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen hänvisar till en början till sitt remissyttrande över de vid 1961 års riksdag väckta motionerna i samma fråga. I detta anförde styrelsen bl. a. följande.

Den i motionerna föreslagna åtgärden att förse traktorsläp med särskild varningsskylt torde, om den genomfördes, komma att innebära stora praktiska svårigheter. Det kan konstateras att en dylik skylt bör kunna läsas på ett avstånd av 150—200 m, varvid den i skylten ingående texten måste givas

en höjd av 200—250 mm och varningsskylten en ungefärlig storlek av $400 \times 1\,800$ mm. Med hänsyn till skyltens storlek och placering på till traktorn kopplad släpvagn eller arbetsredskap synes fast montering av densamma icke praktiskt möjlig eftersom skylten ofta skulle bliva till hinder. En lätt avtagbar skylt är icke heller en praktiskt godtagbar lösning, eftersom erfarenheten visar, att icke-fasta skyltar i dylika sammanhang icke användes i avsedd omfattning.

Styrelsen förklarar nu att det sålunda anförda alltjämt äger giltighet. Styrelsen framhåller därutöver att även andra långsamtgående fordon förekommer i trafiken, exempelvis motorredskap av olika slag som gaffeltruckar, lastmaskiner, mobila kranar, grävmaskiner, vägmaskiner m. m. Till de olägenheter som uppstår genom att fordonen framförs med samma låga hastighet som traktorer kommer att de på grund av sin konstruktion ej alltid är lämpliga som dragfordon, till vilket de ofta används. Styrelsen har i underdånig skrivelse den 11 april 1963 påtalat dessa olägenheter och hemställt om utredning i vilken omfattning sådana transporter bör få äga rum och vilka villkor som därvid måste iakttas. Inom kommunikationsdepartementet har tillsatts en arbetsgrupp för utredning av denna fråga.

Statens trafiksäkerhetsråd anför bl. a. att en sådan skylt som motionärerna föreslagit skulle kräva en bredd av över 3 meter för att en förare med ynskerpa 0,5 skall kunna läsa den på 200 meters avstånd.

Rådet anför vidare att enligt en av rådet verkställd undersökning inträffade under åren 1959—1961 51 olyckor — i medeltal 13 per år — där traktor eller motorredskap icke haft tillfredsställande belysningsanordningar och till följd härav påkörts av annat fordon. Dessa olyckor utgjorde 1,6 % av samtliga under denna period undersökta olyckor, i vilka traktorer eller motorredskap deltagit. Trots denna olyckstyps relativt selt ringa andel i statistiken vill rådet inte underskatta den risk som extremt långsamtgående fordon utgör, särskilt under färd i mörker. Det vore därför enligt rådets mening värdefullt att undersöka förutsättningarna för att förse sådana fordon med effektiva ljusvarningsanordningar, t. ex. i form av roterande ljus.

Nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande erinrar om att belysnings- och reflexanordningarna är erforderliga endast då fordonen framförs under mörker. Enligt föreningens uppfattning kan problemet begränsas till att avse fordon som saknar för allmän väg föreskriven ljusutrustning, men likväl någon gång, t. ex. vid avslutande av arbetet, kommer att framföras under mörker på allmän plats. Föreningen har således den uppfattningen att bestämmelserna om belysning bör ändras så att alla traktorer och släpfordon skall vara utrustade med belysning och reflexer. Rekvisitet »under mörker» bör därför enligt föreningens mening utgå och särbestämelsen för traktorer i åkerbruk och liknande upphävas i vad gäller belysningsanordningarna. Om denna ändring sker anses den i motionen avsedda särskilda skylten icke vara erforderlig.

Utskottet

Enligt 6 § vägtrafikförordningen gäller att släpfordon som dras av traktor vid färd under mörker på allmän väg, gata eller annan allmän plats baktill skall vara försett med två på visst sätt anbragta lyktor och två reflexanordningar. Bestämmelsen har som ett led i kampen mot mörkerolyckorna skärpts åren 1955 och 1958. Någon särskild föreskrift om utrustning för att utmärka att ifrågavarande fordonskombination är långsamgående finns inte.

I motionen påpekas att skillnaderna i hastighet mellan olika fordonskategorier framkallar olycksrisker i trafiken. Riskerna anses sammanhänga bl. a. med att fordonsförare som bakifrån nalkas långsamgående fordon såsom t. ex. traktorer med släpvagn alltför sent upptäcker skillnaden i fart. Motionärerna menar att en del av de olyckor som beror härpå kan undvikas om traktorsläpvnarna utrustas med en särskild varningsskylt. De föreslår att i vägtrafikförordningen skall införas bestämmelse om att släpvagn som framförs efter traktor skall bakåt åt höger väl synligt visa en skylt med ordet »TRAKTOR».

De risker i trafiken som sammanhänger med skillnaderna i hastighet mellan olika fordonskategorier är otvivelaktigt betydande. Särskilt påtagligt är att de långsamgående fordonen ger upphov till ett starkt ökat antal omkörningar. Motionärerna har sålunda enligt utskottets mening pekat på ett väsentligt trafiksäkerhetsproblem. Det förslag som de framlagt beträffande särskilda varningsskyltar på traktorsläpvnarna synes emellertid inte vara praktiskt genomförbart. Som framgår av remissvaren skulle en skylt för att kunna läsas på betryggande avstånd få sådana dimensioner att fast montering av den inte är möjlig, eftersom skylten ofta skulle bli till hinder. En lätt avtagbar skylt kan inte anses vara en godtagbar lösning med hänsyn till att sådana skyltar inte används i avsedd omfattning. Utskottet kan ej heller för sin del anvisa någon annan väg för frågans lösning. I den mån en sådan kan visa sig möjlig att uppnå synes den dock böra ta sikte inte bara på traktorsläpvnarna utan på samtliga i trafiken förekommande långsamgående fordon. Utskottet förutsätter att dessa frågor ägnas uppmärksamhet under det fortsatta trafiksäkerhetsarbetet och att härvid de initiativ tas som kan visa sig erforderliga.

Utskottet får på grund av vad sålunda anförts hemställa,

att förevarande motion, II: 299, icke måtte föranleda någon riksdagens åtgärd.

Stockholm den 14 april 1966

På tredje lagutskottets vägnar:
HANS LEVIN

Vid detta ärendes behandling har närvarit:

från första kammaren: herrar Svante Kristiansson, Nils-Eric Gustafsson, Åkesson, Herbert Larsson, Paul Jansson*, Lidgard, Torsten Hansson och Ernulf*;

från andra kammaren: herrar Levin, Johansson i Torp, Nyberg, Hedin, Persson i Tandö, Sundelin, From* och Elmstedt*.

* Ej närvarande vid utlåtandets justering.