

Nr 28

Utlåtande i anledning av väckt motion om åtgärder för att motverka mörkerolyckor.

Tredje lagutskottet har behandlat en inom riksdagens andra kammare väckt och till lagutskott hänvisad motion, nr 813, av herr *Nordgren* om åtgärder för att motverka mörkerolyckor.

I motionen hemställs »att riksdagen måtte i skrivelse till Kungl. Maj:t hemställa att Kungl. Maj:t måtte överväga åtgärder om effektivisering av försöksverksamheten på detta område och med stöd av uppnådda resultat utfärda erforderliga föreskrifter i syfte att minska mörkerolyckorna».

Över motionen har utskottet på sätt § 46 i riksdagsordningen föreskriver inhämtat utlåtanden från väg- och vattenbyggnadsstyrelsen samt statens trafiksäkerhetsråd. På begäran av utskottet har yttrande därjämte utgetts av Nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande (NTF).

Gällande bestämmelser

I fråga om fordons utrustning beträffande *lyktor, som visar sken framåt*, stadgas i 3 § 1 mom. e) vägtrafikförordningen den 28 september 1951 att bil framtill skall vara försedd med minst två på samma höjd, en på vardera sidan av bilen, anbragta lyktor, som kan visa vitt eller gult sken av sådan sammanlagd ljusstyrka, att bilen under mörker kan föras på betryggande sätt. Samma gäller för trehjulig motorecykel (4 § d). Beträffande annan motorecykel är föreskrivet att den skall vara försedd framtill med minst en lykta med sådant sken och av sådan ljusstyrka att motorecykeln under mörker kan föras på betryggande sätt (4 § d). Motsvarande regel gäller för mopeder enligt förordningen den 5 maj 1960 om mopeder. För traktor och motorredskap stadgas att desamma vid färd under mörker på allmän väg, gata eller annan allmän plats skall vara försedda med två lyktor framtill av ovan nämnda beskaffenhet (5 § 2 mom.). Då traktor eller motorredskap i andra fall föres under mörker är det tillräckligt med en lykta på högra sidan, som visar vitt eller gult sken framåt (5 § 3 mom.). Cykel skall vid cykling under mörker vara försedd med lykta framtill, som visar vitt eller gult sken av tillräcklig ljusstyrka för att cykeln skall kunna föras på betryggande sätt (7 § 1 mom. b). I samtliga fall gäller att, därest lyktan har bländande sken,

1 — *Bihang till riksdagens protokoll 1967. 9 saml. 3 avd. Nr 28*

den snabbt skall kunna avbländas på tillfredsställande sätt. Även på fordon förspänt med dragare skall vid färd under mörker på allmän väg, gata eller annan allmän plats finnas lykta (8 §).

Utrustningsbestämmelserna innehåller också föreskrifter om *baklyktor* och *reflexanordningar*. Bil och släpvagn, som drages av bil, skall baktill vara försedd med dels två på samma höjd, en på vardera sidan av fordonet anbragta lyktor, som kan visa rött sken bakåt (baklyktor), dels två på samma sätt anbragta reflexanordningar som vid belysning återkastar rött sken bakåt. Lyktor och reflexanordningar får kombineras. Motsvarande bestämmelser om lykta och reflexanordning gäller för motorcykel och till sådan koppad sidovagn samt moped. Beträffande traktor och släpfordon, som drages av traktor, släpplåda, som drages av bil, samt efterfordon och cykel finns också bestämmelser om baklyktor och reflexanordningar, som dock gäller endast vid färd under mörker. Bestämmelserna rörande släpfordon, som drages av traktor, och efterfordon är vidare begränsade att gälla bara vid färd på allmän väg, gata eller annan allmän plats. Även på fordon förspänt med dragare skall vid färd under mörker på allmän väg, gata eller annan allmän plats finnas lykta som visar rött sken bakåt samt reflexanordningar.

Släpfordon eller efterfordon vars högra del skjuter längre in på vägen än det dragande fordonet skall, om skillnaden överstiger 20 centimeter, vid färd under mörker framtill på högra sidan vara försett med lykta, som visar vitt eller gult sken framåt.

I 51 § vägtrafikförordningen finns föreskrifter om *belysning*. Härom stadgas bl. a. följande.

Då fordon under mörker föres på väg, skall föreskriven lykta vara tänd. På bil och motorcykel skall sådan lykta hållas tänd även vid färd på väg i tät dimma. — I stället för stadgad lykta för sken framåt får motsvarande parkeringslykta användas på väg där tillfredsställande belysning är anordnad. — Fordon, som under mörker är uppställt på väg annorstädes än å parkeringsplats, skall, såvida tillfredsställande vägbelysning icke är anordnad, vara försett med belysnings- och reflexanordning i enlighet med vad som är föreskrivet, då fordonet föres under mörker på väg; dock att i stället för stadgad lykta för sken framåt motsvarande parkeringslykta får användas. — På fordon får icke begagnas bländande ljus på väg, där tillfredsställande belysning är anordnad, eller vid möte med annat fordon, eller när fordonet är uppställt på väg. Vid möte med fordon skall avbländning ske i god tid. — På fordon får under färd icke framåt visas annat än vitt eller gult sken, såvida ej annat blivit i särskild ordning föreskrivet eller medgivet. På fordon får ej nyttjas belysningsanordning med blinkande sken, med mindre tillstånd därtill meddelats av Konungen eller myndighet som Konungen därtill förordnat. Vad här sagts avser icke körriktningvisare.

Huvudreglerna om *stannande och uppställning* av fordon är meddelade i 49 § vägtrafikförordningen. 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.

Enligt 60 § 2 mom. fjärde stycket vägtrafikförordningen gäller att den som under *mörker* färdas *gående* på väg, varest tillfredsställande belysning ej är anordnad och särskild gångbana ej finnes, bör vara försedd med tänd lykta eller reflexanordningar eller ock bära klädesplagg, som vid belysning skarpt avtecknar sig mot omgivningen.

Tidigare riksdagsbehandling m. m.

A. Angående sidostrålkastare

Vid 1963 års riksdag väcktes *motion* (II: 674) av herr Nordgren, vari hemställdes att riksdagen måtte i skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla att Kungl. Maj:t måtte överväga föreskrifter om försök med sidostrålkastare.

Motionen, som remissbehandlades, avstyrktes av bl. a. väg- och vattenbyggnadsstyrelsen. Styrelsen uppgav att det redan vid prov i början på 1950-talet kunnat konstateras att en sådan strålkastares effekt var mycket ringa. NTF förordade däremot att förslaget skulle prövas av vetenskaplig expertis, och trafiksäkerhetsrådet uppgav att sådana försök skulle äga rum.

Tredje lagutskottet avstyrkte motionen i utlåtande nr 17 nämnda år 1963 under hänvisning till att effekten av den aktuella hjälpstrålkastaren skulle studeras vid de nämnda försöken. Genom dessa undersökningar ansågs motionärernas hemställan bli tillgodosedd.

Utlåtandet godkändes av riksdagen.

B. Beträffande gående i mörker

1953 års *trafiksäkerhetsutredning* framhöll i sitt år 1954 avlämnade betänkande, att fotgängare är den grupp av trafikanter, som drabbas hårdast av påkörningsolyckor. Enligt utredningens mening var det lämpligast, att fotgängarna mera allmänt bar med sig varningslykta eller begagnade något reflekterande märke på sin klädsel. Utredningen föreslog därför, att 60 § vägtrafikförordningen skulle tillföras ett nytt stycke av huvudsakligen rådgivande karaktär och av innehåll, att gående, som använde cykelbana eller körbana, borde bära en tänd lykta eller vara försedd med armbindel, skärp 1* — *Bihang till riksdagens protokoll 1967. 9 saml. 3 avd. Nr 28*

eller annan anordning av reflekterande material eller ock bära något ljusst klädesplagg eller tygstycke eller vidtaga annan liknande åtgärd för att bli bättre synlig för andra trafikanter. Utredningen hemställde vidare, att NTF måtte anmodas att upptaga spörsmålen om bättre säkerhet för fotgängare under mörker till behandling. Utredningen ville också, att föreskriften om att fotgängare, då gång- eller cykelbana saknas, skall begagna yttersta delen av vägen, företrädesvis den på högra sidan, skulle ändras så till vida att ordet »företrädesvis» utgick.

I *propositionen nr 172 till 1955 års riksdag* förklarade *föredragande departementschefen* emellertid, att de föreslagna bestämmelserna, som ej var förenade med någon straffsanktion, inte hade sin plats i vägtrafikförordningen. Departementschefen fann det däremot vara en angelägen uppgift för myndigheter och sammanslutningar, som sysslade med trafiksäkerhetsfrågor, att bibringa allmänheten insikt om den verkliga omfattningen av de faror, som är förenade med underlåtenhet att iakttaga de av utredningen förordade försiktighetsmått.

I anledning av propositionen väcktes i riksdagen motioner, i vilka föreslogs, att Kungl. Maj:t måtte ta initiativet till att en upplysningskampanj anordnades i syfte att redovisa riskerna för fotgängare i mörker och att visa på de skyddsmöjligheter som erbjuder sig i form av reflekterande material.

Andra lagutskottet yttrade i sitt av riksdagen godkända *utlåtande nr 34* över propositionen och de i ämnet väckta motionerna, att utskottet ansåg en i nämnda motioner efterlyst upplysningskampanj lämpligen böra anförtros åt Nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande, men att utskottet inte fann det nödvändigt att hemställa, att Kungl. Maj:t tog initiativ till en sådan kampanj.

I *propositionen nr 69 till 1958 års A-riksdag* framlades förslag till ändringar i vägtrafikförordningen m. m. I anledning av propositionen väcktes motioner med förslag om införande i vägtrafikförordningen av en bestämmelse av huvudsakligen rådgivande karaktär och av innehåll, att gående som använder cykelbana eller körbana, borde bära tänd lykta eller vara försedd med armbindel, skärp eller annan anordning av reflekterande material eller ock bära något ljusst klädesplagg eller tygstycke eller vidtaga annan liknande åtgärd för att bli bättre synlig för andra trafikanter.

Andra lagutskottet fann i sitt av riksdagen godkända *utlåtande nr 20* sig icke kunna tillstyrka motionerna och anförde:

Detta utskottets ställningstagande innebär dock icke på något sätt att utskottet skulle anse att sådana åtgärder från fotgängarnas sida, som motionärerna avser, icke skulle vara välmotiverade och till gagn för trafiksäkerheten. Tvärtom vill utskottet kraftigt understryka angelägenheten av att gående på olika sätt underlättar för andra trafikanter att upptäcka dem under mörker. Utskottet vill också uttala sin uppskattning av det intresse för dessa problem som under senare tid ådagalagts av bland andra klädesfabrikanter, inte minst fabrikanter av barnkläder. Utskottet anser det dock

icke lämpligt att i vägtrafikförordningen intaga bestämmelser av den karaktär som föreslagits. Problemet bör i stället lösas genom propaganda och upplysning.

Vid 1960 års riksdag väcktes motioner med förslag att gående på väg, som saknar belysning och gångbana, i mörker bör vara utrustad med lykta eller ha på kläderna fastsatta reflexanordningar. Andra lagutskottet uttalade i sitt utlåtande nr 63, som godkändes av riksdagen, följande:

De åtgärder från de gåendes sida som motionärerna avser skulle utan tvivel i väsentlig mån vara till gagn för trafiksäkerheten. Det är därför en angelägen uppgift att upplysa fotgängarna om de risker, som är förenade med att utan lykta eller reflexanordning gå längs en väg under mörker samt om de medel som står dem till buds för att skydda sig för dylika risker. Utskottet vill i detta sammanhang med tillfredsställelse konstatera, att intensiv upplysning och propaganda förts i dessa avseenden, i synnerhet från Nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande. Enligt utskottets mening skulle emellertid de organisationer, som bedriver sådan verksamhet, otvivelaktigt stödjas i sitt arbete om en bestämmelse av det slag motionärerna förordat intages i författningen. Att som skäl häremot anföra att en icke straffsanktionerad bestämmelse ej bör införas i vägtrafikförordningen är icke bärande, enär förordningen redan nu innehåller bestämmelser av enbart rådgivande karaktär, t. ex. föreskriften att gående sinsemellan bör väja åt vänster. Utskottet tillstyrker därför bifall till motionerna i denna del.

I anledning av riksdagens ställningstagande i frågan (skrivelse nr 371) förordnade Kungl. Maj:t, att 60 § 2 mom. sista stycket vägtrafikförordningen skulle få den lydelse stadgandet nu, enligt vad ovan redovisats, innehar. Stadgandet trädde i kraft den 1 januari 1961.

I motioner väckta vid 1964 års riksdag anfördes bl. a. att, eftersom det särskilt i mörker är starkt motiverat från trafiksäkerhetssynpunkt att gående färdas på höger sida av vägen, bestämmelsen om gåendes färdriktning bör ändras så att den även härvidlag blir tvingande. Samma synpunkter gjorde sig enligt motionärerna gällande beträffande rekommendationen om gåendes utrustning i mörker. I sistnämnda hänseende tillkom enligt vad i motionerna anfördes att underlåtenhet att följa rekommendationen medfört dom för vårdslöshet i trafik enligt 1 § trafikbrottslagen. Motionärerna hemställde därför om sådan ändring av 60 § vägtrafikförordningen att gående blir skyldig dels att färdas på vägens högra sida och dels att vid färd under mörker bära reflexer eller annat skydd, om tillfredsställande belysning saknas.

Tredje lagutskottet uttalade i sitt av riksdagen godkända utlåtande nr 15 bl. a. följande.

Beträffande den i motionerna I: 346 och II: 398 ifrågasatta skärpningen av 60 § 2 mom. sista stycket vägtrafikförordningen vill utskottet framhålla att rekommendationen om gåendes utrustning i mörker trätt i kraft först den 1 januari 1961. Rekommendationen infördes i syfte att stödja den propagandaverksamhet som särskilt från NTF:s sida föres i syfte att upplysa fotgängarna om de risker som är förenade med att utan lykta eller reflex-

anordning gå längs en väg under mörker samt om de medel som står dem till buds för att skydda sig mot dylika risker. Det är enligt utskottets mening ännu för tidigt att bedöma om bestämmelsen med sin nuvarande utformning fått avsedd verkan. Utskottet finner anledning ej föreligga att i sammanhanget ingå på frågan, huruvida underlåtenhet att följa rekommendationen i särskilt fall kan anses innefatta vårdslöshet i trafik.

Ehuru utskottet förklarade sig hysa sympati för dessa och ett par andra motioners syfte att öka trafiksäkerheten, ansåg utskottet på grund av det anförda att någon riksdagens åtgärd med anledning av motionerna för det dåvarande ej var påkallad.

Vid 1965 och 1966 års riksdagar väckta motioner i ämnet har avslagits väsentligen under hänvisning till Nordisk vägtrafikkommittés arbete (jfr L³U 1965: 5 och 1966: 6).

Nordisk vägtrafikkommitté

Enligt Kungl. Maj:ts bemyndigande den 9 december 1960 har tillkallats svenska ledamöter att ingå i en nordisk kommitté med uppgift att utarbeta förslag till gemensam vägtrafiklagstiftning för Danmark, Finland, Norge och Sverige.

Kommittén, som tidigare redovisat förslag till enhetliga vägmärken för de fyra länderna, har den 26 maj 1966 avgivit betänkande angående enhetliga vägtrafikregler (NU 1966: 2—3). I denna etapp har kommittén i huvudsak behandlat de egentliga trafikreglerna, dvs. i princip de regler som avser vägtrafikants uppträdande i trafiken.

Vad gäller innehållet i förslaget må nämnas att detta saknar motsvarighet till stadgandet i 60 § 2 mom. fjärde stycket vägtrafikförordningen, innehållande den i det föregående nämnda rekommendationen angående gåendes utrustning i mörker med tänd lykta eller reflexanordning. Kommittén har nämligen inte ansett sig kunna förorda att trafikreglerna innehåller bestämmelser som har karaktären av rekommendationer.

I övrigt må här nämnas att kommittén föreslår en bestämmelse, som innebär att när motordrivet fordon — dock ej motorcykel — släpfordon eller fordon avsett att dragas på grund av olyckshändelse, motorfel eller liknande blivit stående på körbana utom tätbebyggt område där det enligt vissa andra bestämmelser i förslaget (gällande bl. a. förbud mot stannande och parkering i vägport eller tunnel, på backkrön, i kurva och på motorväg) inte får stannas eller parkeras skall föraren, om fordonet inte genast kan flyttas till lämplig plats, sätta ut varningsanordning enligt särskilda bestämmelser. Om fordonet eljest stannats annat än kortvarigt eller parkerats på körbana utom tätbebyggt område, skall sådan utmärkning ske under mörker eller när väderleksförhållandena försvårar möjligheten att i tid se fordonet. Varningsanordning skall placeras så att andra förare varnas i god tid.

Frågan om utscendet på den anordning som skall användas vid förvarning har inte behandlats i förslaget, enär föreskrifterna i detta hänseende ansetts

böra inflyta bland reglerna om fordons utrustning. Dessa kommer att överses under det fortsatta arbetet.

Vad gäller frågan om varningstrianglar hänvisar utskottet i övrigt till sitt utlåtande nr 12 detta år.

Kommitténs betänkande remissbehandlas f. n.

Motionen

Motionären anför bl. a. att antalet bilar på våra vägar ökar år från år och att trafikdöden kräver allt fler och fler offer. Under år 1966 skadades 19 000 och dödades 1 060 personer i trafiken. Detta förhållande gör det enligt motionärens mening ytterst angeläget att trafiksäkerheten — forsknings- och försöksverksamheten — ägnas all den uppmärksamhet som är möjlig.

Motionären finner det mot bakgrunden av att mörkerolyckorna utgör en stor procent av de inträffade olyckorna befogat att frågan om dessa olyckor bryts ut ur den allmänna trafiksäkerhetsforskningen och att man söker vidtaga snabba åtgärder inom detta område.

I fortsättningen sägs i motionen att vid möte med bil i mörker mörklägges i samma ögonblick som de mötande bilarna bländar av större delen av den sida av vägbanan, som den mötande bilen färdas på. Möjligheten att i tid upptäcka människor, djur eller föremål på vägbanan försvåras avsevärt och allvarliga risker för olyckor inträder. Med den tekniska utrustning som bilarna nu är utrustade med anser motionären det möjligt att i viss mån motverka mörkläggningen av resp. vägbanan genom att bilarna förses med en mindre strålkastare som riktas vinkelrätt eller något snett bakåt från fordonets sida. Om detta ljus kopplas på samtidigt som avbländningen sker lyser det upp den mörklägda vägbanan och vederbörande bilförare kan lättare upptäcka ev. hinder på vägbanan. Motionären anser att det nu — med tanke på att många av bilarna har ett flertal strålkastare riktade rakt fram — inte torde vara någon svårighet eller förenat med några större kostnader att montera en sådan belysning.

Motionären pekar även på att trafiksäkerheten kan förbättras genom att gående och cyklande personer i avsevärt större utsträckning än för närvarande använder sig av reflexband. Andra åtgärder torde också enligt motionärens mening finnas för att motverka mörkerolyckorna. En effektivisering av forsknings- och försöksverksamheten på detta område sägs med tanke på de många mörkerolyckorna vara ytterst angelägen.

Remissyttrandena

Motionen avstyrks i sin helhet av *väg- och vattenbyggnadsstyrelsen* och *statens trafiksäkerhetsråd*. NTF avstyrker förslaget om särskild sidostrålkastare och för i övrigt fram förslaget att gående skall obligatoriskt bära reflexmaterial på mörka och dåligt belysta gator och vägar.

NTF framhåller allmänt att enligt för närvarande föreliggande upp-

gifter dödade under år 1966 omkring 1 275 personer och skadades 23 000—24 000 personer i trafiken. Utom tätbebyggt område inträffar cirka 30 % av trafikolyckorna under mörker. Inom tätbebyggt område är motsvarande siffra cirka 40 %.

Vad beträffar den i motionen berörda frågan om särskild sidos-trålkastare anför väg- och vattenbyggnadsstyrelsen att det i början av 1950-talet utfördes prov med en i Sverige tillverkad lykta, som avsågs att inbyggas i högra karosserisidan på bil bakom framhjulet och inkopplas i det elektriska systemet, så att den tändes, då fordonets huvudstrålkastare koplades om från hel- till halvljus. Lyktan skulle därvid belysa den mötandes del av vägbanan. Vid proven, som följdes av tjänstemän vid väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, kunde konstateras, att lyktans effekt var mycket liten. Sålunda kunde man vid proven ej alltid avgöra, om lyktan, som även kunde tändas och släckas separat, var tänd vid möte. Styrelsen anser inte, att en anordning av ifrågavarande slag kan bidra till ökad trafiksäkerhet och under inga omständigheter i sådan omfattning, att utfärdande av bestämmelser, innebärande att alla fordon skall vara försedda med sådan lykta, skulle kunna motiveras med hänsyn till kostnaderna för inbyggnad av lyktan på fordonen. Enligt styrelsens bedömning måste åtminstone på vissa bilar lyktan byggas in i fordonets karosserisida, vilket ställer sig relativt dyrbart. Även om inbyggnaden på många bilar kan göras på ett billigare sätt, torde den totala kostnaden för att utrusta samtliga bilar med dylika belysningsanordningar vara jämförbar med kostnaden för övergång till högertrafik.

Statens trafiksäkerhetsråd framhåller att ifrågavarande strålkastare knappast kan förbättra hindern — t. ex. fotgängare — synbarhet genom direkt belysning, utan effekten skulle vara att de underlättar upptäckt genom en förstärkning av silhuetteffekten. Efter sammanställning av vunna erfarenheter, speciellt från direkta silhuetundersökningar, har rådet emellertid funnit relativt osannolikt, att systemet med sidos-trålkastare skall kunna utvecklas på ett sådant sätt att det löser problemen i samband med motorfordons möte i mörker. Enligt rådets mening torde det vara mera framgångsrikt att satsa på andra lösningar, främst då det polariserade ljuset. Rådet har inom sig en särskild arbetsgrupp för mörkertrafikproblemen. Denna grupp väntas inom en nära framtid avlämna på nyligen avslutade undersökningar vid Psykologiska institutionen i Uppsala grundade förslag inom ämnesområdet.

Även NTF anför att den i motionen diskuterade särskilda sidos-trålkastaren på bilar har prövats och att undersökningen visade att man inte med en sidos-trålkastare kan uppnå en sådan förlängning av en mötande bils siktsträcka att risken för påkörning av fotgängare elimineras vid de i praktiken använda hastigheterna.

Vad gäller frågan om användande av reflexmaterial anför trafik-

säkerhetsrådet att sådant materials positiva effekt för sikt i mörker är experimentellt klarlagd. Rådet hänvisar i sammanhanget till en vid Psykologiska laboratoriet i Uppsala utförd undersökning av siktsträckor vid mörkertrafik. Resultatet har redovisats i en i november 1960 avgiven rapport, benämnd »Siktsträckor vid mörkertrafik». Undersökningen har omfattat bl. a. betydelsen av ljushetsgrad hos föremål på vägen. Resultatet i denna del sammanfattas sålunda:

En jämförelse av siktsträckor har gjorts för föremål (signaler) med olika grad av ljushet (reflektans). Dels har föremål överklädda med tyg använts (»ljusgrått», »grått» och »gråsvart»), och dels reflextape (vit Scotchlite).

Resultat:

a) siktsträckan är längre för ljusare signaler än för mörkare under hela mötesförloppet; denna skillnad är mer utpräglad vid helljusböte än vid halvljusböte;

b) särskilt markant är ökningen av siktsträcka vid övergång från tyg till reflextape, den senare ger i allmänhet *flera gånger* så lång siktsträcka som de tygklädda föremålen;

c) oavsett att erållna absolutvärden, som tidigare nämnts, *ej utan vidare får generaliseras* till andra trafiksituationer och förare, förtjänar det att påpekas att de erhållna siktsträckorna med halvljus *utan mötande ljus* endast är mellan 25 och 40 meter med tygklädda signaler mot nära 150 meter med reflextape; även under *slutfasen av ett mötesförlopp* har så långa siktsträckor som i genomsnitt 125 meter vid halvljusböte och 225 meter vid helljusböte erhållits med reflextape (vänster sida).

Ytterligare försök på detta område är enligt rådets mening inte erforderliga.

NTF framhåller att den omständigheten att en trafikolycka inträffar under mörker inte betyder att mörkret varit en ensam eller bidragande orsak till olyckan. I vissa mån kan till och med mörkret innebära en säkrare trafik genom att bilister tack vare ljuskäglan kan upptäcka varandra tidigare än under dagsljus. En inte ovanlig typ av mörkerolyckor är påkörning av gående i samband med motorfordons möte under halvljus. Genom undersökningar vid Psykologiska institutionen vid Uppsala universitet har påvisats att en bilförares siktsträcka vid ett mörkermöte är så kort att normalbilisten inte har någon möjlighet att stanna om han kör med högre hastighet än cirka 35 km/tim. Det bästa sättet för en gående att skydda sig för risken för påkörning i mörker är enligt föreningens mening att bära reflexmaterial eller en tänd lykta. Med rätt använt reflexmaterial av god kvalitet på en gående kan en bilförare upptäcka denne på mer än 100 meters håll vid halvljuskörning.

Mot bakgrunden av experimenten med reflexer har NTF också i skrivelse till Kungl. Maj:t den 19 mars 1965 yrkat att användandet av reflexmaterial på mörka och mindre tillfredsställande belysta gator och vägar skulle bli obligatoriskt.

Det kan här anmärkas att framställningen av Kungl. Maj:t lämnats utan åtgärd.

Beträffande frågan om effektivisering av forsknings- och försöksverksamheten anför *väg- och vattenbyggnadsstyrelsen* att forskningen på området anförtrotts statens trafiksäkerhetsråd och bedrivs genom rådets forskargrupp enligt det program som fastställts med hänsyn till behovet av forskning och tillgängliga resurser härför.

Något om asymmetriskt halvljus m.m.

Den ovan nämnda undersökningen vid Psykologiska laboratoriet i Uppsala har omfattat även bl. a. jämförelse mellan *siktsträckor vid symmetriskt och asymmetriskt halvljus*. Resultatet av undersökningen sammanfattas på följande sätt:

Siktsträckor på såväl vänster som höger sida har mätts under möten på rak väg, dels när båda bilarna har haft asymmetriskt halvljus och dels när båda har haft symmetriskt. För att utröna huruvida asymmetriskt ljus bländar mötande förare mer än symmetriskt mättes också siktsträckor vid möten där den »egna» bilen hade symmetriskt men den mötande bilen asymmetriskt halvljus.

Resultaten visar att:

- a) på *vänster sida* ger asymmetriskt halvljus i enlighet med konstruktionen längre siktsträcka under hela mötesförloppet än symmetriskt;
- b) på *höger sida* ger de båda mötesljusen ungefär lika långa siktsträckor;
- c) eget symmetriskt halvljus ger lika lång siktsträcka oavsett om mötande halvljus är symmetriskt eller asymmetriskt.

Dessa resultat visar således att asymmetriskt halvljus är ett bättre mötesljus än symmetriskt i det avseendet att det ger något längre siktsträcka på vänster sida. Ur säkerhetssynpunkt är det dock väsentligt att siktsträckan på höger sida är lika kort som vid symmetriskt halvljus.

Enligt av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen utfärdade anvisningar blir asymmetriskt ljus i princip obligatoriskt från och med den 3 september 1967, då högertrafikreformen genomförs.

Vad gäller *polariserat ljus* framgår av redogörelsen för undersökningen bl. a. följande:

En jämförelse av den bländande effekten hos ett polariserat helljus och ett konventionellt halvljus har gjorts. Den visar, att även en signal, som utan mötande ljus befinner sig på tröskelnivå, kan ses under hela mötesförloppet när det mötande ljuset är polariserat och av helljusintensitet. När det mötande ljuset i stället är ett konventionellt halvljus kan samma signal inte längre ses när den mötande bilen befinner sig på flera hundra meters avstånd.

Med resultaten från undersökningarna angående de olika alternativen helljus, symmetriskt halvljus, asymmetriskt halvljus som bakgrund, framstår det som helt ovedersägligt att det polariserade ljuset är det enda tänkbara systemet av de av oss prövade, som kan ge säker mörkertrafik med hastigheter av den storleksordning som nu förekommer.

Utskottet

Enligt gällande bestämmelser skall bilar, motorcyklar och mopeder obligatoriskt vara försedda med fram- och baklyktor samt reflexanordningar. Beträffande traktorer och motorredskap samt cyklar fordras belysnings- och reflexanordningar endast vid färd under mörker. Även såvitt avser släpfordon och efterfordon finns bestämmelser om baklyktor och reflexanordningar. Vid färd under mörker på väg skall föreskrivna lyktor vara tända. Den som under mörker färdas gående på väg, där det inte finns tillfredsställande belysning och inte heller särskild gångbana, bör vara försedd med tänd lykta eller reflexanordningar eller också bära klädesplagg, som vid belysning skarpt avtecknar sig mot omgivningen.

I motionen hemställes att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t skall begära att Kungl. Maj:t måtte överväga åtgärder för effektivisering av försöksverksamheten på mörkerolyckornas område och med stöd av uppnådda resultat utfärda erforderliga föreskrifter. Motionären ifrågasätter huruvida det inte bör vara möjligt att förse bilarna med en särskild strålkastare på höger sida, som kopplas in i det elektriska systemet så att den tänds, då huvudstrålkastarna kopplas om från helljus till halvljus och belyser den mötandes del av vägbanan. Motionären pekar vidare på att trafiksäkerheten kan förbättras genom att gående och cyklande personer i större utsträckning än f. n. använder sig av reflexband. Andra åtgärder torde också enligt motionärens mening kunna vidtas för att motverka mörkerolyckorna.

Som närmare framgår av remissvaren har försök med sidostrålkastare av den typ som motionären föreslagit visat att man med dylika strålkastare inte kan uppnå en sådan förlängning av en mötande bils siktsträcka att risken för påkörning av fotgängare elimineras vid de i praktiken förekommande hastigheterna. Lösningen av hithörande problem lär därför få sökas efter andra linjer. Viss forsknings- och försöksverksamhet på området pågår redan.

Reflexmaterialets positiva effekt för sikt i mörkertrafik är sedan många år tillbaka experimentellt klarlagd. Utskottet noterar med tillfredsställelse den propagandaverksamhet som förs i syfte att upplysa fotgängare om de risker som är förenade med att utan lykta eller reflexmaterial gå längs en väg under mörker samt om de medel som står dem till buds för att skydda sig mot dylika risker. Ytterligare försök på området synes inte erforderliga. Upplysningskampanjen bör däremot även i fortsättningen bedrivas med all kraft. Vad gäller vägtrafikförordningens rekommendation om gåendes utrustning i mörker må nämnas att den tillkommit på riksdagens initiativ för att stödja den nyssnämnda propagandaverksamheten. I olika sammanhang har därefter gjorts framställningar om att bestämmelsen skall göras tvingande. Saken har emellertid på senare tid kommit i ett nytt läge genom att

Nordisk vägtrafikkommitté i ett våren 1966 avgett betänkande med förslag till enhetliga trafikregler för de nordiska länderna ansett sig inte kunna förorda att trafikreglerna har karaktären av rekommendationer. Kommittén har inte heller föreslagit att den nu ifrågavarande bestämmelsen görs tvingande. Kommittéförslaget saknar sålunda helt motsvarighet till vägtrafikförordningens rekommendation. Frågan torde få prövas i hela sin vidd i samband med att ställning tas till kommitténs förslag.

Vad slutligen beträffar forsknings- och försöksverksamheten i allmänhet må nämnas att trafiksäkerhetsrådet, som i princip handhar och samordnar trafiksäkerhetsforskningen, inom sig har en särskild arbetsgrupp för mörkertrafikproblemen. Något riksdagens initiativ i denna del kan inte anses erforderligt.

Utskottet får på grund av vad sålunda anförts hemställa,
att motionen II: 813 icke måtte föranleda någon riksdagens åtgärd.

Stockholm den 13 april 1967

På tredje lagutskottets vägnar:

ERIK ALEXANDERSON

Vid detta ärendes behandling har närvarit:

från första kammaren: herrar Alexanderson*, Göran Karlsson*, Svante Kristiansson, Erik Jansson, Åkesson, fru Landberg och herr Fälldin*;

från andra kammaren: herrar Johansson i Torp, Grebäck, Hedin, Svenning, Sundelin, fröken Anderson i Lerum och herr From.

* Ej närvarande vid utlåtandets justering.