

## Nr 18

### *Utlåtande i anledning av väckta motioner angående förande av sparkstötting.*

Tredje lagutskottet har behandlat två inom riksdagen väckta och till lagutskott hänvisade motioner, nr 428 i första kammaren av fröken *Stenberg* och nr 524 i andra kammaren av herr *Nilsson* i Agnäs.

I motionerna, som är likalydande, hemställes »att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t måtte anhålla att Kungl. Maj:t måtte vidtaga sådan ändring i gällande lagtext att person, som färdas å sparkstötting, hänföres till fotgängare och därmed hänvisas till vägens vänstra sida».

#### **Motionerna**

I motionerna framhålles att ett flertal trafikolyckor visar att lämpligheten av nu gällande regel att sparkstötting skall föras på vägens högra sida kan ifrågasättas. En sparkstötting är enligt motionärerna icke i egentlig mening ett fordon, eftersom den i allmänhet icke är försedd med signaler, belysning eller reflexer. När den sparkåkande färdas i samma riktning som övriga snabba fordon, utsättes han enligt motionärerna för stora risker, eftersom han svårigen kan observeras i mörker. Är han däremot fotgängare och går på vägens vänstra sida, kan han observera den mötande trafiken och utsättes icke för påkörningsrisk bakifrån. Använder han sparkstötting och färdas på vägens vänstra sida stör han icke gångtrafikanterna i övrigt, eftersom de förekommande sparkstöttingarna har ringa mått och i allmänhet låg hastighet, när de sparkas fram.

#### **Gällande bestämmelser**

Enligt 1 § 1 mom. *vägtrafikförordningen den 28 september 1951* förstås med fordon varje anordning på hjul, band eller medar, som är inrättad för färd på marken och icke löper på skenor. Sparkstötting är således i vägtrafikförordningens mening att anse såsom fordon. Sparkstötting bör jämlikt regeln i 45 § 1 mom., där så lämpligen kan ske, föras på högra delen av vägen. Enligt 44 § skall, när på väg finnes skilda banor för olika slag av vägtrafikanter, fordon föras på bana, som är avsedd för fordonet. Härav följer att sparkåkare icke får använda gångbana eller cykelbana. I detta sammanhang må erinras om bestämmelsen i 38 § enligt vilken trafikreg-  
*Bihang till riksdagens protokoll 1968. 9 saml. 3 avd. Nr 18*

lerna för gående skall gälla även den, som för barnvagn, rullstol eller lekfordon, så ock den, som åker skidor, skridskor eller rullskridskor. Det må även nämnas att föreskrifter att sparkstötting skall vara försedd med belynings- eller reflexanordning ej har upptagits i vägtrafikförordningen. Av visst intresse i nu förevarande avseende är vidare den i 51 § 2 mom. införda rekommendationen att den, som under mörker på väg, varest tillfredsställande belysning ej är anordnad, framför vissa slag av fordon, bl. a. sparkstötting, bör vara försedd med tänd lykta eller reflexanordningar eller ock bära klädesplagg, som vid belysning skarpt avtecknar sig mot omgivningen.

### Frågans tidigare behandling

I skrivelse den 4 mars 1960 uppdrog Kungl. Maj:t åt *statens trafiksäkerhetsråd* att låta utreda vilka åtgärder som kunde vara ägnade att minska risken för olycksfall vid förande av sparkstötting samt att till Kungl. Maj:t inkomma med de förslag, vartill utredningen kunde föranleda. I skrivelsen anfördes som exempel på tänkbara åtgärder användning av belynings- eller reflexanordningar eller tillämpning av andra trafikregler än de då gällande.

I anledning av uppdraget införskaffade trafiksäkerhetsrådets arbetsgrupp förundersökningsprotokoll från samtliga de polisundersökta vägtrafikolyckor i Kopparbergs, Gävleborgs, Västernorrlands, Jämtlands, Västerbottens och Norrbottens län, vari sparkstöttingar varit inblandade och som inträffat under tiden 1 januari 1959—den 1 april 1960. Materialet utvisade att av 102 undersökta sparkstöttingolyckor 48 tillgätt på så sätt, att sparkåkarna färdats på vägens vänstra sida och därvid blivit påkörda av bakifrån kommande fordon. Av dessa 48 olyckor hade icke mindre än 42 inträffat under mörker. Vidare framgick att 6 olyckor, varav 5 mörkerolyckor, hade inträffat då sparkåkarna färdats längs vägens högra sida och sammanstött med mötande fordon. Slutligen må nämnas att 13 kollisioner inträffat då sparkåkare, som åkt på vägens högra sida, försökt svänga över till vänster väg bana, sedan de uppmärksammat fordon, vilket nalkats bakifrån.

Trafiksäkerhetsrådet redovisade sitt uppdrag i skrivelse till Kungl. Maj:t den 1 juni 1961.

Beträffande frågan om ändrade trafikregler fann rådet att det endast kunde komma i fråga att avföra sparkstöttingarna från kategorin fordon. Därest man skulle tillåta sparkåkarna liksom fotgängarna att färdas på vägens högra sida fordrades att sparkstöttingarna jämställdes med de i 38 § vägtrafikförordningen uppräknade fordonen. Trafiksäkerhetsrådet konstaterade, att man icke hade någon vetskap om i vilken utsträckning spark-

åkare brukade färdas på vägens olika sidor. Det var därför icke möjligt att enbart med ledning av de bearbetade olyckorna avgöra huruvida det skulle vara farligare att färdas på vägens vänstra del än på dess högra. Rådet fortsatte härefter:

Det skulle dock rent teoretiskt kunna tänkas vara en fördel ur säkerhets-synpunkt om sparkåkarna färdades på vägens högra sida, d. v. s. mot fordonstrafiken. Det kan göras gällande, att de i sådant fall lättare skulle vara i stånd att upptäcka fordon, som nalkas, och därför även kunna undvika att bli påkörda av dem. Ett dylikt resonemang torde ha varit ett av de främsta skälen till att man i 60 § vägtrafikförordningen föreskrivit, att gående, där gångbana eller cykelbana ej finnes, skall begagna yttersta delen av vägen, företrädesvis den på högra sidan. Beträffande sparkåkarna bör då framhållas, att de uteslutande färdas under vinterförhållanden, då vägarna ofta omges av — särskilt i de nordligaste länen — höga snövallar. Det kan därför ifrågasättas, huruvida det är möjligt för en sparkåkare, då han märker, att det föreligger risk för honom att bli påkörd av ett motordon, att tillräckligt snabbt kunna sätta sig i säkerhet. Detta gäller särskilt äldre trafikanter. Det synes icke heller finnas någonting, som talar för, att sparkåkarna, därest de finge färdas på vägens högra del, skulle kunna avgöra, huruvida de löpte risk att bli påkörda eller ej, i så god tid, att de verkligen hunne vidtaga åtgärder för att sätta sig i säkerhet. Som inledningsvis nämnts, skulle en ändring av nu gällande bestämmelser vidare medföra, att sparkstöttingarna jämfördes med bl. a. barnvagnar och lekfordon. Det kan emellertid ifrågasättas, om detta är lämpligt, särskilt med hänsyn till att en sparkstötting, i varje fall i utförslut, kan bringas upp i hastigheter, som betydligt överstiger ovannämnda fordons och närmast kan jämföras med cyklars. Man kan ej heller helt bortse från risken för fotgängare och därmed likställda trafikanter att bakifrån bli påkörda av sparkstöttingar. Med hänvisning till vad nu anförts synes någon ändring av trafikreglerna för sparkstöttingar icke böra komma till stånd.

I fråga om belysnings- och reflexanordningar föreslog rådet att i vägtrafikförordningen skulle införas en bestämmelse av innehåll att sparkstötting som fördes å väg skulle vara försedd med reflexanordning, som vid belysning återkastade vitt sken framåt och rött sken bakåt.

Skrivelsen remissbehandlades, därvid samtliga remissinstanser utom en instämde i rådets förslag att ej ändra trafikreglerna för sparkstötting. Skrivelsen har icke föranlett någon åtgärd från Kungl. Maj:ts sida.

I motioner till 1963 års riksdag hemställdes om sådan ändring av vägtrafikförordningen att sparkstötting i då gällande vänstertrafik skulle framföras å vägens högra sida samt vid färd i mörker framtill skall vara försedd med lampa eller kraftig reflexanordning. Tredje lagutskottet fann i utlåtande över motionerna (utlåtande 1963:7) att dessas syfte att öka trafiksäkerheten var värt beaktande men ansåg, med hänsyn till att trafiksäkerhetsrådets ovannämnda utredning dåmera övervägdes inom Kungl. Maj:ts kansli, att något uttalande från riksdagens sida icke erfordrades i anledning av motionerna. Riksdagen följde utskottet.

Enligt Kungl. Maj:ts bemyndigande den 9 december 1960 har tillkallats svenska ledamöter att ingå i en nordisk kommitté, *nordisk vägtrafikkommitté*, 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 i maj 1966 avgivit betänkande angående enhetliga vägtrafikregler (NU 1966:2—3). I betänkandet behandlas i huvudsak de egentliga trafikreglerna, dvs. i princip de regler som avser vägtrafikants uppträdande i trafiken. Enligt 2 § 3 mom. i förslaget skall vid tillämpningen av trafikreglerna såsom gående även anses den som åker skidor, skridskor eller rullskridskor, den som för sparkstötting, barnvagn, lekfordon eller icke motordrivet sjuk- eller invalidfordon samt den som leder cykel eller moped. I motsats till den gående får emellertid enligt 26 § 1 mom. i förslaget den som för sparkstötting, liksom f. ö. skidåkare, begagna gångbana endast om annan del av vägen icke är framkomlig för honom. Vidare föreskrives i samma lagrum att han företrädesvis skall använda vägens högra sida.

Betänkandet har remissbehandlats i de olika länderna. Kommitténs förslag angående förande av sparkstötting har därvid föranlett erinringar från åtskilliga svenska remissinstanser. Svea hovrätt, hovrätten för Övre Norrland, statens järnvägar, skolöverstyrelsen, länsstyrelsen i Kopparbergs län, Nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande, Svenska vägföreningen, motorförarnas organisationer, trafikförsäkringsföreningen och ett par lokalt hörda remissorgan har sålunda ansett att bestämmelserna om gåendes uppträdande i trafiken också bör gälla dem som för sparkstötting.

#### Svar på enkel fråga vid 1968 års riksdag

I svar den 19 januari 1968 på en i andra kammaren framställd enkel fråga angående enhetliga nordiska trafikregler om framförande av sparkstötting på vägens vänstra sida anförde chefen för kommunikationsdepartementet, statsrådet Lundkvist, att Nordisk vägtrafikkommitté nyligen börjat granska de yttranden över kommitténs förslag till enhetliga nordiska trafikregler som inkommit efter remiss i de olika länderna samt att kommittén beräknade att bli färdig med arbetet under hösten 1968. Innan resultatet av kommitténs arbete förelåg ansåg statsrådet det inte lämpligt att uttala någon mening om kommande ställningstaganden till den närmare utformningen av de olika regler som behandlas i förslaget.

#### Utskottet

Enligt vägtrafikförordningen är sparkstötting att anse som fordon. Då särskilda undantagsregler för trafik med sparkstötting icke gäller, följer härav att den som för sparkstötting inte får använda gångbana eller cykel-

bana utan fordonet skall föras på körbanan och i regel på dess högra sida.

Motionärerna anser att lämpligheten av dessa regler kan ifrågasättas. Risken för sådana, nu vanliga olyckor, då sparkstöttingförare blir påkörda bakifrån, skulle enligt motionärerna bortfalla om sparkstöttingarna framfördes på vägens vänstra sida. I enlighet härmed hemställs om sådan ändring i vägtrafikförordningen att person som färdas på sparkstötting räknas som fotgängare och därmed hänvisas till vägens vänstra sida.

Utskottet finner motionernas syfte att öka trafiksäkerheten för sparkstöttingförare värt beaktande. Vissa skäl synes också tala för att det från trafiksäkerhetssynpunkt kan vara riktigare att föra sparkstötting på vägens vänstra sida. Som framgår av redogörelsen ovan har frågan övervägts av Nordisk vägtrafikkommitté i dess år 1966 avgivna betänkande med förslag till enhetliga nordiska trafikregler. Enligt förslaget skall som gående anses också den som för sparkstötting. I motsats till gående får emellertid sådan trafikant begagna gångbana endast om annan del av vägen icke är framkomlig för honom. Vidare skall han enligt förslaget företrädesvis använda vägens högra sida. Betänkandet har remissbehandlats i de olika länderna, därvid som närmare framgår av redogörelsen ovan åtskilliga remissinstanser ansett att bestämmelserna om gåendes uppträdande i trafiken också bör gälla dem som för sparkstötting. Materialet granskas f. n. av kommittén som beräknas avsluta arbetet härmed under hösten 1968. I detta läge bör något ställningstagande icke ske från riksdagens sida.

Utskottet får således hemställa

att motionerna I: 428 och II: 524 icke föranleder någon riksdagens åtgärd.

Stockholm den 5 mars 1968

På tredje lagutskottets vägnar:

ERIK ALEXANDERSON

---

*Vid detta ärendes behandling har närvarit:*

från f ö r s t a kammaren: herrar Alexanderson (fp)\*, Knut Johansson (s)\*, Ebbe Ohlsson (h), Nils-Eric Gustafsson (cp), Erik Jansson (s), Ernulf (fp)\*, Hansson (s)\* och fru Landberg (s)\*;

från a n d r a kammaren: herrar Johansson i Torp (s), Nyberg (fp), Grebäck (cp), Hedin (h), Tobé (fp)\*, Svenning (s), fru Ekroth (s) och herr Hammarberg (s).

---

\* Ej närvarande vid utlåtandets justering.