

## Nr 1065

Av fru Thunvall och fru Nilsson, om *obligatorisk reflexanordning för gående.*

Frågan om obligatorisk reflexanordning för gående har behandlats alltsedan mitten av 1950-talet såväl på riksdagsplanet som i utrednings-sammanhang men har hittills endast resulterat i en rekommendation om gåendes utrustning i mörker. Denna rekommendation tillkom på riksdagens initiativ för att stödja upplysningskampanjer i detta avseende, och sålunda infördes den 1 januari 1961 i vägtrafikförordningens 60 § 2 mom. 4 st. att den som under mörker färdas gående på väg där tillfredsställande belysning inte är anordnad och särskild gångbana inte finns bör vara försedd med tänd lykta eller reflexanordning eller ock bära klädesplagg, som vid belysning skarpt avtecknar sig mot omgivningen. Något obligatorium har ej tillstyrkts.

Ändå har gjorda undersökningar klarlagt att risken för trafikolyckor är avsevärt större under mörker än i dagsljus och att många gångtrafikanter dödats vid färd på oupplysta vägar, då de ej själva burit något reflexmaterial.

I en sammanställning år 1966 angående vägtrafikolyckor med personskador inom såväl tätbebyggt som ej tätbebyggt område, som utförts av en arbetsgrupp tillsatt av statens trafiksäkerhetsverk, redovisas att sammanlagt 2 351 personskadeolyckor inträffat under mörker mot 4 453 vid dagsljus. Den lägre trafikintensiteten under mörker medför att olyckstalen under mörker enligt gruppen framstår som oproportionerligt höga. Enligt företagna undersökningar utomlands är risken för olyckor ungefär 3 gånger större under mörker.

Av den statistik som redovisas i arbetsgruppens rapport framgår också att olyckor under mörker oftare leder till svåra olyckor, eller 12,6 % med dödlig utgång och 25,9 % med svår personskada av de olyckor som inträffat under mörker utom tätbebyggt område mot 10,6 % resp. 23,0 % vid dagsljus. Sammanlagt 1 072 eller drygt 6 % av samtliga undersökta personskadeolyckor inträffade vid sammanstötning mellan fordon och gående i mörker. Beträffande svårighetsgraden bedöms den vara högre vid dessa olyckor än beträffande andra typer av olyckor.

Tydligt är emellertid att all den propaganda och alla de ansträngningar som hittills gjorts för att förmå de gående att följa vägtrafikförordningens rekommendation att bära någon form av reflexanordning vid färd i mörker inte haft önskad effekt. Vid en intervjuundersökning som företogs i mars

1968 uppgav inte mindre än ca 40 % eller nära hälften av de tillfrågade att de »aldrig eller nästan aldrig» hade någon typ av reflex på sig när de som fotgängare var ute i mörker utan belysning.

Även arbetsgruppen har ansett att det måste vara ett allmänt intresse och *säkerhetskrav* att alla trafikanter som under mörker uppehåller sig på körbanorna måste vara väl utmärkta, så att de lättare kan upptäckas i strålkastarljuset från en bil. Gruppen har även anfört svårigheter som kan uppstå vid obligatorium, bl. a. kontrollen. De skäl som anförts måste dock ha ganska underordnad betydelse mot det skydd som bärandet av reflexanordning innebär.

En straffbelagd övervakning och kontroll borde i annat fall ha varit avskräckande även då det gällde det nyligen fattade beslutet om obligatoriska reflexer på sparkstötting.

Efter en svår olyckshelg i slutet av föregående år uttryckte kommunikationsministern sin stora oro för utvecklingen och förutspådde lagliga åtgärder om bättring ej inträdde, bl. a. nämndes reflexanordning för gående. Utvecklingen visar att det är angeläget med snabbt beslut om obligatoriskt bärande av reflexanordning för gående vid färd i mörker på oupplysta vägar.

Med stöd av ovanstående hemställes,

att riksdagen måtte hos Kungl. Maj:t anhålla om sådan ändring i vägtrafikförordningens 60 § 2 mom. 4 st. att ordet *bör* utbytes mot *skall* i bestämmelsen angående reflexanordning för gående.

Stockholm den 28 januari 1970

*Gunbjörg Thunvall (s)*

*Anna-Lisa Nilsson (cp)*