Motion

1976/77: 1199

av herrar Raneskog och Johansson i Skärstad om skyldighet för gångtrafikant att bära reflexanordning

Inför det hastigt växande antalet motorfordon på våra vägar har strävandena varit och är att skapa säkerhet i trafiken. Ansträngningarna i det fallet har inte varit resultatlösa, men antalet trafikolyckor är ändå i dag mycket stort. Speciellt allvarligt i sammanhanget är att antalet mörkerdödade fotgängare har ökat så starkt som varit fallet. Denna typ av trafikolyckor, alltså påkörning av gångtrafikanter på landsväg, förekommer nästan enbart i mörker (80 %).

Undersökningar i utlandet visar att mörkertrafiken i genomsnitt är två till tre gånger farligare än trafiken vid dagsljus samt att riskerna står i relation till fordonets hastighet. Vid 60 km är mörkertrafiken dubbelt så farlig och vid 120 km sex gånger farligare än trafiken vid dagsljus. Även absolut sett är mörkerolyckorna av mycket stor omfattning. Omkring en tredjedel av alla trafikolyckor i landet inträffar i mörker, och andelen olyckor med dödliga skador är ännu större.

Praktiska försök har visat att en mörkklädd fotgängare endast reflekterar 5 % av det strålkastarljus som faller på honom. Är han klädd i mellangrått reflekterar han 10 % av ljuset. Ungefär 30 m framför bilen återkastar vidare den mörka vägbanan (våt asfalt) hara 0,5 % av strålkastarljuset. Den mörkklädde fotgängaren är därför osynlig för bilföraren ända till dess att bilen har kommit på mindre än 100 m avstånd. Vid extremt dålig sikt krymper detta avstånd till 50 m eller mindre och blir vid avhländning till halvljus (t. ex. vid möte) förkortat till rent livsfarliga 25 m.

Om man sedan tänker på de störande, bländande och distraherande ljuskällor som ofta förekommer i bilförarens synfält, exempelvis mötande bilars strålkastare, irriterande reklamskyltar, illa avskärmad vägbelysning osv., så förstår man att det kan vara livsfarligt att promenera på landsväg i mörker utan att vara utrustad med reflexanordningar. Praktiska prov visar faktiskt att man i mörker inte kan köra fortare än 25 km, om man vid möte med annan bil skall kunna vara någorlunda säker på att inte köra på en fotgängare som inte bär reflexer.

Däremot upptäcks en fotgängare med reflexanordning redan på 250–300 m håll vid körning på helljus och på drygt 100 m håll vid körning på halvljus. Den bästa och billigaste livförsäkringen man kan skaffa sig är därför att anbringa reflexband på sina kläder.

Det säger sig självt att det vid en mörkerolycka inte endast är den påkörde fotgängaren som drabbas; även den inblandade bilistens situation blir mycket tragisk. Därför ligger det i båda parters intresse att åtgärder vidtas för att

nedbringa antalet trafikolyckor under mörker, och det vill nu synas som om nästa steg i en sådan strävan är att föreskriva skyldighet för fotgängare på landsväg att efter mörkrets inbrott vara försedd med reflexanordning: band, bindel eller bricka. Enklast är måhända att sy fast reflexbandet på insidan av byxornas nedre kant, som sedan vid promenad i mörker viks upp som ett byxslag. Samma åtgärd kan givetvis vidtas på jackans, rockens eller kappans högerärm. Reflexbrickans snöre fästes lämpligen i högra rockfickan, så att brickan under promenaden kan hänga fritt vid högra sidan. Den syns då mycket bra både framifrån och bakifrån. Reflexbindeln slutligen kan trädas på höger arm eller ben så lågt som möjligt. Detta torde som sagt vara den f. n. bästa och billigaste livförsäkringen mot mörkerdöden, om man färdas gående på väg efter mörkrets inbrott.

Med hänvisning till det anförda hemställer vi

att riksdagen hos regeringen anhåller om förslag till lag rörande skyldighet för gångtrafikant att vid promenad på landsväg efter mörkrets inbrott vara utrustad med reflexanordning (bricka, band eller bindel) för undvikande av mörkerolyckor.

Stockholm den 25 januari 1977

GUNDE RANESKOG (c)

SVEN JOHANSSON (c)
i Skärstad