

## Nr 39

### *Utlåtande i anledning av väckta motioner angående obligatorisk utrustning av motorfordon med asymmetriskt halvljus.*

Andra lagutskottet har till behandling förehaft två inom riksdagen väckta, till lagutskott hänvisade motioner, nr 273 i första kammaren av herr Hellebladh och herr Petersson, Bertil, samt nr 239 i andra kammaren av herr Bengtsson i Landskrona m.fl.

I motionerna, vilka är likalydande har hemställts, "att riksdagen måtte i skrivelse till Kungl. Maj:t begära sådan ändring i vägtrafikförordningen, att motorfordon som lämpligen kan utrustas med asymmetriskt halvljus också obligatoriskt utrustas med sådant."

Beträffande de skäl motionärerna åberopat till stöd för sin hemställan får utskottet, i den mån redogörelse därför inte lämnas i det följande, hänvisa till motionen II:239.

Över motionerna har utskottet i den ordning 46 § riksdagsordningen föreskriver inhämtat yttranden från kungl. väg- och vattenbyggnadsstyrelsen och statens trafiksäkerhetsråd. Utskottet har därjämte berett Folkrorelsernas motorförbund, Kungl. automobilklubben, Motormännens riksförbund och Motorförarnas helnykterhetsförbund tillfälle att yttra sig över motionerna. De tre sistnämnda har därvid avgivit yttrande genom sitt gemensamma organ Motororganisationernas samarbetsdelegation.

#### **Gällande bestämmelser m.m.**

Jämlikt stadganden i *vägtrafikförordningen den 28 september 1951* skall bil framtill 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 motorcykel. Beträffande annan motorcykel är föreskrivet att den skall vara försedd framtill med minst en lykta med sådant sken och av sådan ljusstyrka att motorcykeln under mörker kan föras på betryggande sätt. Motsvarande regel gäller för mopeder enligt *förordningen den 5 maj 1960 om mopeder*. För traktor och motorredskap, vilka dock icke är att hänföra till motorfordon i vägtrafikförordningens mening, stadgas att desamma vid färd under mörker på allmän väg, gata eller annan allmän plats skall vara försedda med två lyktor framtill av ovannämnd beskaffenhet. 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. I samtliga fall gäller, att därest lyktan har bländande sken, den snabbt skall kunna avbländas på tillfredsställande sätt.

Några föreskrifter beträffande arten av det ljus, som fordonen sålunda skall föra, finns inte. Hitintills har fordonen i övervägande antalet fall varit utrustade med symmetriskt ljus. Under senare år har emellertid personbilar av vissa fabrikat utrustats med asymmetriskt ljus, och under innevarande år har sådant ljus börjat användas i större omfattning. Sålunda har 52 procent av de bilar, som typbesiktigats under årets två första månader, varit standardutrustade med sådan belysning. Till dessa hör bilar av märkena Volkswagen, Opel och tyska Ford samt Saab. Flertalet från England importerade personbilar är också utrustade med asymmetriskt ljus. Däremot förses inga svenska eller utländska lastbilar med sådant ljus som standard. Det asymmetriska ljuset är, om siktsträcka vid möte med annat fordon får utgöra effektivitetsmått, avgjort bättre mötesljus än det symmetriska. Summariskt kan det asymmetriska ljuset sägas vara omkring 50 procent bättre än symmetriskt ljus vid det egna fordonets vänstra sida och likvärdigt med det symmetriska vid det egna fordonets högra sida.

#### Motionerna

I motionerna framhålles, att många mörkerolyckor beror på att olycksfordonet inte belyst tillräckligt stor del av den framförvarande vägbanan i synnerhet då möte med annat fordon föreligger och fordonen måste föras med halvljus. I sådana fall är förarnas siktsträcka begränsad till 30-50 meter. Motionärerna erinrar om att det asymmetriska ljuset belyser vägbanans vänstra del 75-100 meter framåt och därigenom innebär avsevärda fördelar. Enligt motionärerna kan sådant ljus anbringas på fordonen genom insättande av särskild strålkastarinsats och glödlampa på den vänstra strålkastaren, vilket icke behöver medföra någon extra kostnad för bilköparen.

#### Remissyttrandena

Samtliga remissinstanser avstyrker motionerna.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen uppger, att den sedan den 1 juli 1960 typgodkänner strålkastare och glödlampor för asymmetriskt ljus, samt fortsätter:

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen anser, att även om det asymmetriska halvljuset innebär en förbättring av tidigare använda typer av bilbelysning, torde det inte vara någon slutgiltig lösning på belysningsproblemet. Nya lösningar diskuteras, och kan leda till praktiska resultat. Med hänsyn härtill synes det för närvarande icke lämpligt att binda utvecklingen genom en föreskrift av föreslagen innebörd. Vidare bör med hänsyn till att frågan om eventuell omläggning till högertrafik fått förnyad aktualitet och att utredning därom pågår, utredningens resultat avvaktas, eftersom frågan om eventuell obligatorisk utrustning med asymmetriskt halvljus bör samordnas med en övergång till högertrafik.

*Statens trafiksäkerhetsråd* anför inledningsvis:

Asymmetriskt ljus är ett avgjort bättre mötesljus än symmetriskt halvljus, om siktsträcka vid möte får utgöra effektivitetsmått. Lika definitivt måste det dock fastslås att även asymmetriskt mötesljus ger helt otillfredsställande siktsträckor, om hänsyn tages till de vanligast förekommande möteshastigheterna under mörkerbetingelser. Med nuvarande hastigheter och trafikförhållanden som utgångspunkt och med krav på *möjlighet att stanna* inom siktsträckan, är båda systemen jämställda i den meningen att ingetdera tillfredställer nämnda krav. Båda systemen förutsätter, om än i skiljaktig grad, blindkörning vid möten. Vid individuella val mellan de två varianterna av nuvarande mötesljussystem bör den asymmetriska varianten rekommenderas. Denna belysningstyp må emellertid icke betraktas som en ens tillnärmelsevis acceptabel lösning av bilbelysningsproblemet. Långt effektivare lösningar torde finnas att tillgå.

Trafiksäkerhetsrådet uppger därefter, att undersökning rörande polariserat ljus för närvarande pågår på rådets uppdrag vid Tekniska högskolan i Stockholm. Användande av polariserat ljus på motorfordon skulle praktiskt taget eliminera risken för bländning vid möte och därigenom effektivt motverka mörkerolyckorna i trafiken. Undersökningen avser i första hand att komplettera och överföra till svenska förhållanden resultaten från i England under åren 1954 och 1955 företagna undersökningar angående polariserat ljus. Därefter skall det praktiska utförandet av de i sådant ljus ingående elementen ingående studeras samt noggranna kostnadsberäkningar utföras. Rådet anser att slutresultatet av dessa undersökningar, vars framläggande icke torde dröja långt över ett år, bör avvaktas, innan man vidtager några åtgärder beträffande motorfordonens belysning.

*Motororganisationernas samarbetsdelegation* framhåller, att det asymmetriska ljuset visat sig vara överlägset det konventionella och sålunda bör vara ett verksamt medel att minska antalet mörkerolyckor. Delegationen fortsätter:

Det är riktigt, såsom framhålles i motionerna, att många forskare, både i Sverige och annorstädes, sysslar med frågan om hur man skall kunna konstruera ett lämpligt belysningssystem för motorfordon, som icke har det konventionella systemets nackdelar. Det är MSD bekant att man i detta arbete kommit fram till andra goda lösningar än det asymmetriska ljuset. Därför synes det MSD icke vara riktigt att i vägtrafikförordningen föreskriva att motorfordon skall vara utrustade med asymmetriskt halvljus. Genom en sådan lagbestämmelse binder man utvecklingen och försvårar användandet av nya belysningssystem, som kan vara överlägsna det asymmetriska halvljuset.

I stället bör generella anvisningar om ljusbild m.m. utfärdas alltefter de olika belysningssystemens, t.ex. det asymmetriska halvljuset, karaktär.

Sådana anvisningar kan vid behov lätt anpassas till den tekniska utvecklingen.

I sammanhanget vill MSD även framhålla att det för närvarande synes olämpligt att genomföra lagändringar, som föreskriver att motorfordon skall utrustas med detaljer, vilka är konstruerade för vänstertrafik och som således måste bytas ut vid en eventuell övergång till högertrafik.

*Folkrörelsernas motorförbund* framhåller också det asymmetriska ljusets fördelar men anser, att lagstiftning om sådant ljus som obligatorisk utrustning på motorfordon bör ställas på framtiden tills beslut fattats i frågan om Sveriges övergång till högertrafik. Då så skett bör enligt förbundets mening en sådan lagstiftning genomföras. Redan nu bör emellertid en intensiv propaganda bedrivas för att förmå fordonsägarna att frivilligt utrusta sina fordon med asymmetriskt ljus.

#### Utskottet

I förevarande motioner framhålles, att det under senare år alltmer vanliga asymmetriska halvljuset å motorfordon belyser den framförvarande vägbanan ungefär dubbelt så lång vägsträcka som det konventionella, symmetriska ljuset. Enär det asymmetriska ljuset därför enligt motionärernas mening är ett effektivt medel att motverka mörkerolyckor i trafiken, hemställer de om sådan ändring i vägtrafikförordningen, att motorfordon obligatoriskt skall utrustas med asymmetriskt ljus.

Utskottet vill så till vida instämma med motionärerna som utskottet anser det asymmetriska ljuset betydligt effektivare än det symmetriska ljuset. Såsom flertalet av remissinstanserna framhållit är emellertid det asymmetriska ljuset icke ur alla synpunkter fullt tillfredställande och uppenbarligen icke en slutgiltig lösning av motorfordonens belysningsproblem. Med all sannolikhet kommer den pågående forskningen rörande denna fråga att leda fram till belysningssystem, som är överlägsna det asymmetriska ljuset. Utskottet vill i detta sammanhang särskilt hänvisa till de undersökningar, som för närvarande äger rum beträffande polariserat ljus, vars användande skulle praktiskt taget eliminera risken för bländning vid möte. Redan ur dessa synpunkter framstår det som olämpligt att lagstiftningsvägen införa skyldighet att utrusta motorfordonen med asymmetriskt ljus. Därtill kommer att sådant ljus måste konstrueras företrädesvis för höger- eller för vänstertrafik. I en tid då frågan om Sveriges övergång till högertrafik ånyo aktualiserats bör inte lagstiftas om utrustningsdetaljer, som är inriktade på en speciell trafikriktning. Med hänsyn till dessa omständigheter kan utskottet icke biträda motionärernas förslag.

Under återopande av vad sålunda anförts får utskottet hemställa,  
att förevarande motioner, I:273 och II:239, icke måt-  
te föranleda någon riksdagens åtgärd.

Stockholm den 13 april 1961

På andra lagutskottets vägnar:

AXEL STRAND

*Vid detta ärendes behandling har närvarit*

från f ö r s t a kammaren: herrar Strand, Nils Elowsson, Axel Svensson,  
fru Hamrin-Thorell, fru Carlqvist\*, fru Gärda Svenson, herrar Birke\*  
och Nyman;

från a n d r a kammaren: herrar Nilsson i Göteborg, Odhe, Wiklund i  
Stockholm, Fredriksson, fru Eriksson i Ängelholm, herrar Hamilton, Go-  
mér\* och Tobé\*.

---

\* Ej närvarande vid utlåtandets justering.