

Nr 33.

Ankom till riksdagens kansli den 25 maj 1935 kl. 11 f. m.

Utlåtande i anledning av väckt motion om ändring i vissa avseenden i motorfordonsförordningen.

I en inom första kammaren väckt, till lagutskott hänvisad motion, nr 255, vilken behandlats av andra lagutskottet, har herr *Edward Larson* anhållit, att riksdagen måtte i skrivelse till Kungl. Maj:t hemställa om sådan ändring i motorfordonsförordningen, att de i motionen angivna synpunkterna bleve beaktade.

I motionen framhålles, bland annat, att otillfredsställande bländning av motorfordonens strålkastare ofta anges såsom orsak till trafikolyckor och att erfarenheten visat, huru svårt det är att möta ett motorfordon, vars ljus av en eller annan orsak icke avbländats. Enligt motionärens förmenande skulle det i hög grad bidra till att förebygga trafikolyckor, om en skärpning av författningsföreskrifterna rörande strålkastares inställning och bländning kunde komma till stånd, och han förordar även skärpt kontroll av strålkastare.

Över motionen har utskottet i den ordning, § 46 riksdagsordningen föreskriver, begärt yttrande av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, varjämte utskottet lämnat Kungl. automobilklubben, svenska motorklubben och motorförarnas helnykterhetsförbund tillfälle att yttra sig. Yttranden hava inkommit och finnas, med undantag för viss bilaga till svenska motorklubbens yttrande, fogade vid detta utlåtande. Utskottet tillåter sig att hänvisa till yttrandenas innehåll.

Till ledning vid bedömandet av de i motionen behandlade frågorna anser sig utskottet böra förutskicka följande redogörelse.

Utskottet vill till en början redogöra för *gällande bestämmelser rörande beskaffenheten av motorfordons belysningsanordningar samt rörande förbud mot användande av bländande ljus.*

Enligt 21 § 1 mom. motorfordonsförordningen skall å automobil efter mörkrets inbrott föras, bland annat, minst två lyktor framtill, visande vitt, blåvitt, eller gult sken, av vilka två skola vara anbragta å samma höjd, en å vardera sidan, samt hava tillräckligt starkt sken för att bilen skall kunna framföras på ett betryggande sätt. Å motorcykel skall jämlikt 34 § samma förordning föras belysningsanordningar såsom är föreskrivet för automobil, dock att allenast en lykta behöver föras framtill. Är till motorcykel kopplad sidvagn, skall dessutom framtill å den från motorcykeln vända delen av sidvagnen föras lykta med vitt, blåvitt eller gult sken. Överträdelse av dessa bestämmelser straffas enligt 40 § 1 mom. motorfordonsförordningen med dagsböter.

Beträffande bländande ljus stadgas i 21 § 6 mom. motorfordonsförordningen, att sådant ljus ej får användas vid färd i tätbebyggt samhälle, där tillfredsställande belysning är anordnad, ej heller annorstädes vid möte med annan vägfarande än gående. Denna bestämmelse är enligt 34 § i samma förordning tillämplig jämväl å motorcykel. Förseelse mot detta stadgande bestraffas enligt ovannämnda straffbestämmelse med dagsböter.

Beträffande förbudet mot användande i vissa fall av bländande ljus får utskottet erinra om att i 1916 års *automobilförordning* inga föreskrifter ursprungligen funnos i detta hänseende. Genom en *Kungl. förordning den 25 september 1920* erhöll emellertid automobilförordningen ett tillägg av innehåll, att om lykta med bländande sken användes, skulle skenet till skydd för mötande vara inriktat lågt över marken eller på lämpligt sätt avskärmat.

I 1923 års *motorfordonsförordning* gavs motsvarande bestämmelse det innehåll, att bländande ljus ej finge användas vid färd i stad eller annat tätbebyggt samhälle, ej heller annorstädes vid möte med annan vägfarande än gående.

1927 års *motorfordonssakkunniga* yttrade i sitt den 31 juli 1929 avgivna betänkande (S. O. U. 1929: 16 s. 188) om bländningsproblemet:

Få spörsmål inom motortrafiken hava varit föremål för så livlig diskussion som frågan om lyktornas avbländning. Å flera håll i utlandet har ett omfattande arbete nedlagts på försök att framställa lyktor, vilka samtidigt som de utveckla nödig ljusstyrka icke verka bländande å de mötande. Någon tillfredsställande lösning av detta problem har, såvitt de sakkunniga erfarit, dock icke hittills vunnits.

Åtskilliga på landsbygden inträffade trafikolyckor, som ansetts bero på underlåten avbländning, torde i verkligheten hava haft sin grund i att föraren å det fordon, som orsakat olyckan, genom att plötsligt avblända lyktorna fått den egna synförmågan nedsatt. Med plötslig avbländning följer nämligen den faran, att föraren, som vant sina ögon vid lyktornas starka ljus, icke genast kan vänja sig vid dunklet utan för en kort tid blir nästan blind. De sakkunniga hava emellertid det oaktat ansett sig böra bibehålla gällande stadgande, att bländande ljus ej får användas å landsbygden vid möte med annan vägfarande än gående. Så länge våra vägar icke utläggas till avsevärt större bredd än vad nu är fallet, torde det vara förenat med mindre fara att bibehålla ett dylikt förbud än att slopa detsamma. Å flera håll i utlandet har emellertid förbudet slopats, vilket ansetts kunna ske på grund av vägnars bredd.

Förbudet att vid färd i stad eller annat tätbebyggt samhälle använda bländande ljus har inskränkts till att gälla de delar av tätbebyggt samhälle, där tillfredsställande gatubelysning är anordnad. De delar av stad eller stadsliknande samhälle, varest sådan belysning ej finnes, böra uppenbarligen i förevarande hänseende likställas med landsbygden i allmänhet.

Den av de sakkunniga föreslagna bestämmelsen upptogs i gällande motorfordonsförordning.

Beträffande *kontrollen av belysningsanordningarna* å motorfordon får utskottet erinra, att enligt gällande motorfordonsförordning belysningsanordningarna icke ingå i de delar av ett motorfordon, vilka av besiktningsman skola undersökas vid den besiktning, som skall ske, innan fordonet får tagas i bruk.

Vid besiktningen äro visserligen motorfordonen som regel försedda med anordningar för belysning, men något hinder föreligger icke att vid dagsljus framföra ett motorfordon utan belysningsanordningar. Ej heller vid de periodiska efterbesiktningar, som enligt motorfordonsförordningen (27 § 5 mom. och 29 a § 4 mom.) skola ske beträffande motorfordon i yrkesmässig trafik och i fråga om motorfordon, som användas i uthyrningsrörelse, föreligger någon skyldighet att besiktiga belysningsanordningarna.

Däremot synas belysningsanordningarna kunna bliva föremål för uppmärksamhet vid den fordonstillsyn, varom stadgas i 5 § 4 mom. motorfordonsförordningen. Enligt detta stadgande äger länsstyrelse, när skäl därtill prövas föreligga, förordna om besiktning av automobil samt, om besiktningen därtill föranleder eller automobil undanhålles besiktning, meddela förbud mot automobilens användande. Enligt samma stadgande äger besiktningsman, envar för sitt tjänstgöringsdistrikt, undersöka automobil, då han finner anledning antaga, att automobil är ur trafiksäkerhetssynpunkt mindre tillförlitlig. Är automobil så bristfällig, att den ej utan uppenbar fara för trafiksäkerheten kan vidare nyttjas, äger besiktningsman förbjuda automobilens användande, intill dess bristen blivit avhjälpt. Jämlikt 34 § motorfordonsförordningen skola dessa bestämmelser gälla även motorecykel.

Enligt 11 § i gällande instruktion för besiktningsmän för motorfordon skall den besiktningsman tillkommande befogenheten att undersöka motorfordon, som kan antagas vara ur trafiksäkerhetssynpunkt mindre tillförlitligt (flygande besiktning), främst övas, då han av annan anledning är stadd å resa i förrättningsärende.

I motionen framhålles, att det är i första hand de äldre motorfordonens strålkastare, som böra besiktigas och kontrolleras.

Utskottet vill i anledning härav i korthet redogöra för de bestämmelser rörande *efterbesiktning av motorfordon*, som funnits eller finnas i trafiklagstiftningen.

Enligt *1906 års automobilförordning* skulle automobiler i yrkesmässig trafik besiktigas under tredje kalenderåret från det, då besiktning av automobil senast ägt rum.

Genom *1916 års automobilförordning* skärptes och utvidgades bestämmelserna om efterbesiktning, i det att automobiler i enskild trafik skulle besiktigas åtminstone vart tredje kalenderår och automobiler i yrkesmässig trafik minst en gång varje kalenderår.

Genom *1923 års motorfordonsförordning* borttogs efterbesiktningstvånget för automobiler i enskild trafik, varemot den varje kalenderår återkommande besiktningen av automobiler i yrkesmässig trafik bibehölls. I det statsrådsprotokoll, som var fogat vid propositionen nr 124 till 1923 års riksdag med förslag till motorfordonsförordning, anförde föredragande departementschefen, statsrådet Örne, bland annat:

I fråga om automobiler i yrkesmässig trafik torde periodiska efterbesiktningar ej böra avskaffas. Ett allmänt intresse funnes, att dessa automobiler

städse befunne sig i trafikdugligt och lämpligt skick. I fråga om den enskilda trafiken däremot vore allmänhetens intresse av periodvis återkommande kontroll å fordonens trafiksäkerhet av tämligen underordnad betydelse, helst erfarenheten torde ge vid handen, att det största antalet olyckshändelser med motorfordon hade sin grund i förarnas vårdslöshet eller okunnighet och ej vore beroende på bristfälligheter å bilen. Då det dessutom torde kunna förutsättas, att de privata automobilerna i ägarens eget intresse och alldeles oavsett efterbesiktningarna i regel underkastades tillfredsställande vård och tillsyn, hade departementschefen ansett de från många håll framställda kraven på slopande av efterbesiktningarna kunna åtminstone för den enskilda automobiltrafikens del vinna tillmötesgående.

I enlighet härmed avfattades propositionen, vilken i denna del godkändes av riksdagen.

Denna bestämmelse om efterbesiktning i 1923 års förordning upptogs i 27 § 5 mom. i 1930 års motorfordonsförordning med det förändrade innehåll, att automobiler i yrkesmässig trafik skola besiktigas sist inom ett år efter närmast föregående besiktning.

Genom en *kungl. förordning den 14 juni 1933* infördes i motorfordonsförordningen, i samband med regleringen av rätten att yrkesmässigt uthyra automobil utan att förare ställas till förfogande (uthyrningsrörelse), ett stadgande (29 a § 4 mom.) av innehåll, att automobil, som användes i uthyrningsrörelse, skall efterbesiktigas sist inom sex månader efter närmast föregående besiktning. Vad sålunda stadgats om efterbesiktning skall emellertid ej gälla, därest automobil, som nyss nämnts, tillika brukas i yrkesmässig trafik.

Jämlikt Kungl. Maj:ts bemyndigande den 30 juni 1934 tillkallade chefen för kommunikationsdepartementet den 7 juli samma år vissa sakkunniga, vilka sedermera antagit benämningen *1934 års vägtrafiksakkunniga*, för att verkställa utredning till lösande av de spörsmål på motorfordonstrafikens område, som icke vore föremål för prövning inom 1932 års trafikutredning, samt utarbeta de författningsförslag, vartill utredningen kunde föranleda. De sakkunnigas betänkande kan förväntas tämligen snart.

I enlighet med bemyndigande av Kungl. Maj:t den 22 februari 1935 tillkallades den 28 i nämnda månad sakkunniga för att biträda med verkställande av fortsatt utredning i fråga om åtgärder för åstadkommande av en ökad kontroll såväl å motorfordonsbeståndet som å motortrafiken över huvud taget m. m. Vid behandlingen av frågan om tillkallande av dessa sakkunniga anförde föredragande departementschefen, statsrådet Leo, bland annat:

Inom kommunikationsdepartementet har under hösten 1934 igångsatts utredning i syfte att för ernående av ökad trafiksäkerhet åstadkomma ökad möjlighet till övervakning av motorfordonstrafiken, särskilt å landsbygden, och i sammanhang därmed en undersökning angående lämpligheten av viss omorganisation av automobilbesiktningsväsendet. Resultatet av nämnda utredningar sammanfattades i en promemoria. Med hänsyn till att de periodiska efterbesiktningar, som motorfordon i yrkesmässig trafik och uthyrningsrörelse — i motsats till övriga motorfordon — för närvarande äro underkastade, icke an-

såges längre äga den betydelse ur trafiksäkerhetssynpunkt, som besiktningarna ursprungligen kunde hava haft, föreslogs i promemorian, att de periodiska efterbesiktningarna skulle bortfalla beträffande personautomobiler och lastautomobiler i yrkesmässig trafik men bibehållas såvitt avsåge omnibusar och fordon i uthyrningsrörelse. Vidare skulle den tillsyn över fordonsbeståndet, som besiktningsmännen för närvarande efter därom av vederbörande länsstyrelse erhållit förordnande utöva, jämväl bortfalla. Den s. k. flygande besiktningen, som besiktningsmännen utöva, huvudsakligen då de av annan anledning äro stadda på resa i förrättningsärende, skulle däremot bibehållas i sin nuvarande omfattning. Den minskning i fordonskontrollen, som kunde tänkas följa av ett avskaffande av de periodiska efterbesiktningarna samt besiktningsmännens fordonstillsyn efter förordnande, skulle kompenseras därigenom, att ordningsstatspolisen skulle erhålla samma befogenheter, som för närvarande tillkomma besiktningsmännen i fråga om tillsynen av fordonsbeståndet i samband med flygande besiktning. För att kunna tillfredsställande utföra sådan skulle statspolisen erhålla särskild utbildning i fråga om motorfordon, varjämte statspolisens verksamhetsområde, som under normala förhållanden är inskränkt huvudsakligen till landsbygden, skulle såvitt avsåge fordonskontrollen omfatta såväl städerna som landsbygden. För att kunna fullgöra de nya uppgifter, som enligt förslaget skulle åvila statspolisen, skulle denna undergå en avsevärd personalutvidgning och dess utrustning med motorfordon ökas. Sålunda skulle ordningsstatspolisen, vars personal för närvarande uppgår till 200 man, utökas med 67 man.

De riktlinjer, som angivits i promemorian i avsikt att bereda statspolisen ökade möjligheter att övervaka motorfordonsbeståndet samt i samband därmed även motortrafiken över huvud, synas mig i stort sett vara av natur att kunna läggas till grund för den fortsatta utredningen. Huruvida den fortlöpande övervakning av fordonsbeståndet, som för närvarande utövas av besiktningsmännen i form av flygande kontroller, bör övertagas av statspolisen liksom frågan om samarbete mellan statspolisen och besiktningsmännen äro spörsmål, kring vilka olika meningar kommit till synes och som likaledes torde böra upptagas till granskning. Vid utredningen bör vidare särskild vikt läggas därå, att sådan ordning tillskapas, att trafiksäkerheten — framför allt å landsbygden — därigenom befrämjas.

Det torde vara ostridigt, att frågan om strålkastarnas inställning på motorfordon och deras avbländning har stor betydelse ur trafiksäkerhetssynpunkt. Det synes emellertid vanskligt att angiva, i vad mån en ändring av gällande trafiklagstiftning skulle kunna medföra någon mera avsevärd förbättring i de av motionären påtalade förhållandena. Av Kungl. automobilklubben har upplysts, att man ännu ej lyckats framställa en ljuskälla av sådan beskaffenhet, att den å ena sidan ger tillräckligt starkt ljus utan att å andra sidan samtidigt risk för bländning uppstår, om ljusstrålen faller i en mötandes ögon. En ändring av motorfordonsförordningen därhän, att varje motorfordons belysningsanordningar skulle periodvis besiktigas, torde visserligen vara av viss trafiksäkerhetsfrämjande betydelse, men de fördelar, som härigenom kunde vinnas, torde icke stå i rimligt förhållande till de olägenheter i skilda hänseenden, som en sådan ändring skulle föra med sig. Även om efterbesiktning av strålkastare skulle verkställas så ofta som varje kvartal, har man för övrigt ingen garanti för att strålkastarna mellan besiktningarna äro i fullgott skick. För att i möjligaste mån upprätthålla bländfrihet fordras en ständigt

Utskottet.

tillsyn av strålkastarnas inställning. Såsom av utskottets ovan lämnade redogörelse framgår har åt särskilda sakkunniga uppdragits att verkställa utredning i fråga om åtgärder för åstadkommande av ökad kontroll såväl å motorfordonsbeståndet som å motorfordonstrafiken över huvud taget. I direktiven för nämnda sakkunnigas arbete har ifrågasatts, att ordningsstatspolisen skulle erhålla samma befogenheter, som för närvarande tillkomma besiktningsmännen i fråga om tillsynen av fordonsbeståndet vid flygande besiktning. För att kunna tillfredsställande utföra sådan tillsyn skulle ordningsstatspolisen erhålla särskild utbildning i fråga om motorfordon, varjämte statspolisens verksamhetsområde, som under normala förhållanden är inskränkt huvudsakligen till landsbygden, skulle såvitt avsåge fordonskontrollen omfatta såväl städerna som landsbygden. Statspolisens personal skulle därjämte väsentligt ökas. Med hänsyn till vad sålunda anförts finner utskottet skäl icke föreligga att för närvarande göra någon framställning hos Kungl. Maj:t i det i motionen behandlade ämnet.

Utskottet får därför hemställa,

att förevarande motion, I: 255, icke måtte till någon riksdagens åtgärd föranleda.

Stockholm den 23 maj 1935.

På andra lagutskottets vägnar:

K. G. WESTMAN.

Vid ärendets behandling hava närvarit:

från första kammaren: herrar *K. G. Westman, Sigfrid Hansson**, *Sam Larsson**, *Gustaf Tamm, P. Sandström, Norman, Olof Carlsson* och *Carlström*;

från andra kammaren: herrar *Hage, Petersson* i Lerbäcksbyn, *Olovson* i Västerås, *Pettersson* i Hällbacken, *Hansson* i Trollhättan, *Olsson* i Staxäng, *Johansson* i Tväråselet* och *Sandberg**.

* Ej närvarande vid utlåtandets justering.

*Bilaga A.***Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen.**

Till riksdagens andra lagutskott.

Av Kungl. Maj:t den 8 februari 1935 anbefalld till utskottet avgiva yttrande över en inom riksdagens första kammare väckt motion, nr 255, om ändring i vissa avseenden i motorfordonsförordningen får väg- och vattenbyggnadsstyrelsen härmed anföra följande.

I förevarande motion framhålles bl. a., att otillfredsställande »bländning» av motorfordonens strålkastare ofta anges såsom orsak till trafikolyckor och att erfarenheten visat, huru svårt det är att möta en automobil, som av en eller annan orsak icke »bländats». Enligt motionärens förmenande skulle det i hög grad bidra till att förebygga trafikolyckor, om en skärpning av författningsföreskrifterna kunde komma till stånd, och han synes även förordna en strängare kontroll av belysningsanordningar vid automobilernas besiktning.

Enligt nu gällande motorfordonsförordning ingå icke belysningsanordningarna i de delar av motorfordonet, som av besiktningsman skola särskilt undersökas vid den besiktning, som skall ske, innan fordonet får tagas i bruk. Vid besiktningen äro visserligen såväl autobiler som motorcyklar vanligtvis försedda med belysningsanordningar, men hinder föreligger icke mot framförande av ett motorfordon vid dagsljus utan dylika anordningar. Gällande författning uppställer nämligen krav på förande av ljus först under färd, då mörker råder, i vilket fall å automobil i enlighet med 21 § 1 mom. motorfordonsförordningen skall föras bl. a. »minst två lyktor framtill, visande vitt, blåvitt eller gult sken, av vilka två skola vara anbragta å samma höjd, en å vardera sidan, samt hava tillräckligt starkt sken för att bilen skall kunna framföras på ett betryggande sätt».

Nämnda bestämmelse är som synes mycket allmänt formulerad, men detta förhållande torde i likhet med den omständigheten, att belysningsanordningarna icke äro underkastade besiktning, icke hava vållat några olägenheter med avseende å belysningsanordningarnas tillförlitlighet och tillräcklighet.

I 21 § 6 mom. motorfordonsförordningen föreskrives:

»Bländande ljus må ej användas vid färd i tätbebyggt samhälle, där tillfredsställande belysning är anordnad, ej heller annorstädes vid möte med annan vägfarande än gående.»

Överträdelse av denna bestämmelse är straffbelagd och samma gäller beträffande den ovan anförda bestämmelsen i 1 mom.

På belysningsteknikens nuvarande ståndpunkt torde automobillyktor, som avgiva ett för det egna fordonet tillräckligt starkt sken och vilka äro inställda att på lämpligaste sätt belysa den framför fordonet varande vägbanan, alltid verka bländande på personer, som möta fordonet på nu förekommande vägar, vilka endast i sällsynta undantagsfall byggts med särskilda anordningar för att minska bländningsfaran. Därför måste lyktorna vara så konstruerade, att skenet kan antingen på ett eller annat sätt av- eller nedbländas eller ock avsevärt minskas i styrka. Då skenet på dylikt sätt göres icke bländande, uppstår den olägenheten, att ljuset i vissa moment blir otillräckligt för det egna fordonets trygga framförande på vägar, där lämplig vägbelysning icke finnes eller där vägbanan icke har en alldeles särskilt ljus färg.

Det möter också mycket stora svårigheter att anskaffa lämpliga lyktor och få dem så inställda, att motorfordonsförordningens föreskrifter alltid kunna till fullo efterlevas. Härtill kommer att känsligheten för bländning av starkt ljussken torde vara mycket olika hos olika personer och även variera på grund av yttre förhållanden. 1927 års motorfordonssakkunniga, vilkas betänkande med förslag till förordning om motorfordon m. m. legat till grund för nu hos oss gällande bestämmelser i ämnet, hava i förenämnda spörsmål bl. a. anfört följande: »Få spörsmål inom motortrafiken hava varit föremål för så livlig diskussion som frågan om lyktornas avbländning. Å flera håll i utlandet har ett omfattande arbete nedlagts på försök att framställa lyktor, vilka samtidigt som de utveckla nödig ljusstyrka icke verka bländande å de mötande. Någon tillfredsställande lösning av detta problem har, såvitt de sakkunniga erfarit, dock icke hittills vunnits.»

Enligt väg- och vattenbyggnadsstyrelsens uppfattning är emellertid frågan om automobillyktornas avbländning ett synnerligen viktigt spörsmål, som bör ägnas den största uppmärksamhet.

För att få fram, huruvida en tillfredsställande lösning av problemet på belysningsteknikens nuvarande ståndpunkt är möjlig, torde en utredning i ämnet böra åvägabringas, varvid även bör undersökas lämpligheten av att i motorfordonsförordningen införa en bestämmelse rörande belysningsanordningarnas närmare beskaffenhet och verkningssätt jämte föreskrift, att även nämnda anordningar skola underkastas besiktning, en utredning, som väg- och vattenbyggnadsstyrelsen anser sig böra tillstyrka.

Stockholm den 19 februari 1935.

Nils Bolinder.

Ragnar von Segebaden.

Bilaga B.

Kungl. automobilklubben.

Till andra lagutskottet.

Med anledning av herr E. Larsons motion rörande lagstiftningsåtgärder mot bländning av motorfordon (F. K. nr 255) får Kungl. Automobil Klubben anföra följande.

Hithörande problem äro synnerligen aktuella över hela världen, och omfattande undersökningar, i avsikt att erhålla en ur alla synpunkter god belysning för motorfordon, bedrivs av såväl fabrikanter som motororganisationer.

Man har emellertid ännu ej lyckats framställa en ljuskälla av sådan beskaffenhet, att den å ena sidan ger tillräckligt starkt ljus, utan att å andra sidan samtidigt risk för bländning uppstår, om ljusstrålen faller i en mötandes ögon.

Man har därför på motorfordonen sökt ordna så, att strålkastarljuset på optisk eller mekanisk väg avskärmas på sådant sätt, att inga ljusstrålar gå högre än horisontalplanet genom strålkastaren.

Häri genom erhålles en i möjligaste mån bländfri belysning, under förutsättning att ändamålsenliga lampor användas och strålkastarna rätt inställas.

Vid körning på gropig väg, över backkrön etc. uppstår dock även vid detta system risk för bländning av mötande vägfarande.

Beträffande inställningen må anföras, att denna är mycket känslig och lätt ändras även genom ringa yttre åverkan, t. ex. genom att en person lutar sig mot strålkastaren el. dyl. Tillfälliga omständigheter såsom nedstänkning av landsväggsmuts kan också påverka strålkastarens funktion. För att i möjligaste mån upprätthålla bländfrihet fordras därför en ständig tillsyn av strålkastareinställningen. Kungl. Automobil Klubben har även i detta syfte medverkat till att på många platser uppsatts anordningar för underlättandet av inställning och kontroll av belysningen.

Att vid den obligatoriska besiktningen fastställa, om ett motorfordons strålkastare äro rätt inställda eller bländande, är till en början ej möjligt, emedan besiktningen utföres vid dagsljus, men skulle på ovan anförda grunder också vara av mycket ringa värde.

I detta sammanhang bör uppmärksammas att det tillsvidare knappast finnes någon objektiv metod att fastställa, om en ljuskälla är bländande eller ej. Bedömandet förblir mer eller mindre subjektivt.

På grund av vad ovan anförts angående ännu bristande tekniska förutsättningar torde tiden ännu icke vara inne för vidtagande av den föreslagna ändringen i motorfordonsförordningen, varför K. A. K. måste för sin del avstyrka åtgärder i motionens syfte.

Stockholm den 16 februari 1935.

För Kungl. Automobil Klubben.

A. Norlander.

Bilaga C.

Svenska motorklubben.

Till riksdagens andra lagutskott.

Då Svenska Motorklubben beretts tillfälle att avgiva yttrande över den av herr Edward Larson inom riksdagens andra kammare väckta motionen nr 255 om ändring i vissa avseenden i motorfordonsförordningen, ha vi härmed äran inlämna sådant yttrande.

Svenska Motorklubben hade redan år 1931 sin uppmärksamhet riktad på det missförhållande, som uppstår genom bristande justering av eller icke fungerande strålkastare å motorfordon och cyklar i den dagliga trafiken och de stora riskmoment detta innebör för alla grupper av trafikanter. Klubben nöjde sig emellertid icke endast med teoretiska funderingar utan byggde, för att i någon mån söka råda bot på de rådande missförhållandena, med benägen ekonomisk hjälp av Svensk-Engelska Mineralolja A.-B. två justeringsstationer för strålkastare. Dessa stationer, den ena vid Haga norra grindar, den andra vid Midsommarkransen, trädde i funktion den 3 febr. 1932 och visade sig från början vara synnerligen eftersökta och fylla ett väl känt behov. I övrigt bedja vi få hänvisa till bifogade »Meddelande från S. M. K:s Stockholsavdelning», Nr 4, 1932, sida 1—2 [här uteslutet].

Svenska Motorklubben önskar således lämna sitt tillstyrkande till den nämnda motionen och anser, att kontroll av motorfordonens samt cyklarnas strålkastarinställning bör anordnas. Detta skulle förslagsvis kunna ske genom inrättande av kontroller vid de större vägarna genom polisens försorg, där strål-

kastarnas ljusspridning skulle kunna omedelbart undersökas. Förarna skulle vid dessa kontroller få avblända sitt strålkastarljus mot en av polisen på vägen uppsatt skärm, vilken lämpligen kan bestå av en vit rullgardin, upphängd på två stativ, å vilken ett horisontalt svart streck finnes målat. Rullgardinen kan höjas eller sänkas, så att det svarta strecket inställes i samma höjd över marken som strålkastarnas överkant. Om gardinen belyses över det svarta strecket, äro strålkastarna felaktigt inställda och det åligger föraren av fordonet att låta justera strålkastaren samt därefter på av polisen angiven plats visa upp fordonet antingen för polisen eller någon besiktningsman.

Dessutom anse vi, att det skulle vara synnerligen lämpligt, att vid den vanliga besiktningen inför besiktningsman även anordningar inrättades, så att strålkastarnas inställning av besiktningsman kunde kontrolleras.

Stockholm den 21 februari 1935.

Svenska Motor Klubben.

Centralstyrelsen.

H. Holmström.

Generalsekreterare.

Bilaga D.

Motorförarnas helnykterhetsförbund.

Till riksdagens andra lagutskott.

Då andra lagutskottet berett Motorförarnas helnykterhetsförbund tillfälle avgiva yttrande över av herr Edw. Larson i första kammaren, under nr 255, väckt motion om ändring i vissa avseenden i motorfordonsförordningen, vilja vi i anledning därav anföra följande:

Det torde vara ostridigt att frågan om strålkastarnas inställning på motorfordon och avbländning vid möte med annat fordon har stor betydelse ur trafiksäkerhetssynpunkt.

Det torde dock vara vanskligt att angiva i vad mån en ändring av gällande motorfordonslagstiftning skulle kunna medföra någon avsevärd förbättring i påtalade förhållanden. En ändring av förordningen därhän, att varje motorfordons belysningsanordning periodvis skulle kontrolleras och besiktigas, förefaller närmast vara den lösning av problemet, som motionären vill rekommendera.

För vår del kunna vi ej tillmäta en sådan lagändring någon nämnvärd trafiksäkerhetsfrämjande betydelse. Även om efterbesiktning av strålkastare skulle verkställas varje kvartal, har man ej garanti för att desamma mellan besiktningarna vore i fullgott skick. Och en så ofta förekommande efterbesiktning synes oss ur flera synpunkter och framför allt ur kostnadsynpunkt omöjlig att genomföra.

Att mycket avsevärda förbättringar i fråga om motorfordonens belysnings- och avbländningsanordningar ägt rum under de senaste åren torde envar, som ägnat saken uppmärksamhet, kunna vitsorda. Ett mycket betydelsefullt framsteg har ju bl. a. vunnits genom det gula ljuset, vilket i den mån det kommer till allmän användning till väsentlig del löser bländningsproblemet.

Även om dessa förbättringar, som eliminerat många riskmoment, huvudsakligen ha tillkommit genom teknikens framsteg och endast i mindre omfattning påverkats av lagstiftningsåtgärder, är det helt visst betydelsefullt, att frågan alltjämt ägnas uppmärksamhet jämväl av statsmakterna.

Att dock utbryta ifrågavarande detalj ur sitt sammanhang och göra den till föremål för särskilda lagstiftningsåtgärder torde enligt vår mening ej vara av behovet påkallat.

I många av de fall då bilist underlåtit att avblända sin belysning vid möte med annat fordon torde anledningen ha varit, att bilisten ej i tid kunnat observera ett mötande hästfordon, som helt saknat belysnings- eller reflexanordning eller en cyklist i samma belägenhet. Ävenså förekommer det ofta, att cyklist har mycket stark belysning utan avbländningsmöjlighet, vilket kan vålla, att mötande bilist ur säkerhetssynpunkt nödgas undvika avbländning. Det torde därför vara av stor betydelse ur trafiksäkerhetssynpunkt,

att i vägtrafikstadgan införes föreskrift om reflexanordning på alla slag av fordon, som framföras å allmän väg efter mörkrets inbrott, samt förbud för alla vägfarande att i tätbebyggt samhälle samt vid möte föra bländande belysning.

Kontrollen över efterlevnaden av föreskrifterna i fråga kan enligt vår mening lämpligast överlätas till statspolisen och ingå i den s. k. »flygande besiktningen», vilken just beträffande belysningsanordningarna torde ha speciella förutsättningar att bli effektiv.

Stockholm den 23 februari 1935.

Motorförarnas Helykterhetsförbund.

J. L. Olsson,

ordf.

Sim. Fredriksson,

sekr.