

Nr 712.

Av herrar **Elmroth** och **Wiklund**, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition, nr 213, med förslag till motorfordonsförordning och vägtrafikstadga.

Genom en den 6 mars 1936 dagtecknad proposition nr 213 har Kungl. Maj:t begärt riksdagens yttrande rörande propositionen vidfogat förslag till motorfordonsförordning och vägtrafikstadga.

Vidkommande 6 kap. 21 § 4 mom. motorfordonsförordningen upptager propositionen skyldighet för domstol att beträffande person, som *innehar* körkort och som dömts till ansvar för fylleri etc. till vederbörande länsstyrelse som utfärdat detsamma översända avskrift av utslaget jämte uppgift å körkortsnummer. Berörda skyldighet bör enligt vår mening utvidgas att avse även sådana personer, som *innehaft* körkort men fått detsamma återkallat. En dylik utsträckt rapportskyldighet skulle få en utomordentlig praktisk betydelse vid bedömande av frågan om utfärdande av nytt körkort eller utbekommande av körkort.

Vidkommande 3 kap. 4 ö 3 mom. vägtrafikstadgan sista st. stadgas »Den som vill företaga omkörning — — — att signalen uppfattats.» Erfarenheten har emellertid visat att s. k. optiska signaler äro opålitliga och föga tillförlitliga, då det gäller att fästa en framförvarande motorfordonsförarens uppmärksamhet att omkörning är önskvärd. I praktiken följes icke bestämelsen i åberopade mom. att »den som vill företaga omkörning — — — uppmärksamhet blivit väckt», försök till omkörning verkställles, den framförvarande ändrar emellertid ungefär samtidigt sin färdriktning åt höger och inte sällan sker en olycka. Inte sällan händer att den omkörande vid polisförhöret hävdar att han givit bl. a. optisk signal före omkörningen samtidigt den andra parten bestrider att han uppfattat sådan signal.

Verkställda prov för utrönande av tillförlitligheten av s. k. optiska signaler vid omkörning bestyrker påståendet hur ytterst vanskligt det kan vara att lita på dessa signaler. Resultatet av verkställda prov återfinnas i bilagda avskrifter av protokoll över sålunda verkställd kontroll (Bil. 1—2). Bliver bestämmelsen om *ljussignal* lagfäst i enlighet med lagförslaget kommer helt visst därmed att följa att vanskligheterna bliva ännu större, alldenstund en ovarsam förare kan åberopa lagens bestämmelser. Bestämmelsen om *ljussignal* bör därför enligt vår mening utgå ur lagtexten.

Med hänseende till det anförda hemställles därför att åberopade lagrum erhålla följande lydelse:

dels 6 kap. 21 § 4 mom. motorfordonsförordningen:

Har den, som innehar eller *innehaft* körkort ådömts — — som utfärdat detsamma.

dels 3 kap. 4 § 3 mom. vägtrafikstadgan:

Den som vill företaga omkörning skall dessförinnan övertyga sig, att den framförvarandes uppmärksamhet blivit väckt, och bör för sådant ändamål avgiva *ljudsignal* eller på annat sätt giva sig tillkänna — — — signalen uppfattats.

dels ock 3 kap. 5 § vägtrafikstadgan: orden »eller ljus-» böra utgå.

Stockholm den 28 mars 1936.

A. E. Elmroth.

J. B. Wiklund.

Avskrift.

Bilaga 1.

Protokoll, hållet vid nedan omförmälda förrättning vid Yttre, Tierps socken, den 30 november 1935.

S. D. I och för utrönande av tillförlitligheten av så kallade optiska signaler i motorfordonstrafikens tjänst har undertecknad, landsfiskal i Tierps distrikt, förevarande dag å landsvägen Gävle—Uppsala vid Yttre skola i Tierps socken med biträde av tillkallade sakkunniga personer verkställt nedanskrivna utredning.

Härvid hava följande personer medverkat, nämligen:

1. besiktningsmannen för motorfordon i Uppsala läns norra område kaptenen Gösta Horney i Tierp,
2. fjärdingsmannen i Tierps sockens polisdistrikt Erik Edvard Eriksson i Yvre samt
3. trafikchauffören Emil Eriksson i Tierp.

Det antecknades, *dels* att kaptenen Horney innehar befattningen såsom motorfordonsbesiktningsman sedan den 1 april 1929, *dels* att chauffören Emil Eriksson, vilken innehar körkort C 3102, utfärdat den ²⁴/₅ 1924, tillstånd att tjänstgöra såsom förare i yrkesmässig automobiltrafik den ³⁰/₁₂ 1927 samt trafik kort C 253, utfärdat den ²⁷/₁₁ 1930, jämlikt länsstyrelsens i Uppsala län tillståndsbevis den ³⁰/₉ 1930 bedriver yrkesmässig utbildning av elever till automobilförare, *dels ock* att fjärdingsmannen Eriksson, som innehar körkort nr C 8777, utfärdat den ¹¹/₁₂ 1929, kört motorcykel under ett och ett halvt års tid.

Vid nedannämnda signalprovs utförande användes en personautomobil av märket Essex och en motorcykel, solomaskin av fabrikatet Exelsior. Bilen var

försedd med synnerligen effektiva strålkastare av gängse modell och med normal skillnad mellan hel- och halvljus. Motorcykeln, som var av 1928 års modell, åstadkom vid körning rätt mycket buller på grund av förslitning. Proven togo sin början klockan 18.20 och avslutades klockan 19.30.

Väderlek och ljusförhållanden: Fullständigt nermörkt med något regndis.

Proven utfördes å vägsträckan Johan Anderssons gård — utfartsvägen från Sofia Erikssons gård—Yttre skola—Ströms gård (= samma väg som Karl Gustav Enar Holmkvist åkte omedelbart före trafikolyckan vid Ströms gård ^{15/11} 1934). Fordonen framfördes under själva proven i sydlig riktning, bilen med början vid Johan Anderssons gård och motorcykeln med start vid nämnda utfartsväg.

Proven avsågo att utröna, huruvida förare eller passagerare å den framför bilen framförda motorcykeln kunde uppfatta nedan beskrivna signaler från bilen. Varje optisk signal utgjordes av växling från hel- till halvljus och återväxling till hellyse. Var och en dylik signal benämnes här efteråt ljussignal.

Proven företogs i följande ordning.

Prov nr 1.

Bilens förare: chauffören Emil Eriksson.

Bilens passagerare: kaptenen Horney och landsfiskalen Herder.

Motorcykelns förare: fjärdingsmannen Edvard Eriksson.

a) Ljudsignal på c:a 200 meters avstånd.

b) *Two ljussignaler* på c:a 100 meters avstånd.

c) Ljudsignal på c:a 50 meters avstånd.

d) *Two ljussignaler* på 15—20 meters avstånd.

Motorcykelföraren uppfattade endast ljudsignalen. Ljussignalerna uppfattade han däremot icke alls.

Prov nr 2.

Bilens förare: Emil Eriksson.

Bilens passagerare: G. Horney och G. Herder.

Motorcykelns förare: fjärdingsmannen Eriksson.

a) En ljudsignal på c:a 100 meters avstånd.

b) *Two ljussignaler* nästan omedelbart efter signalen under a).

c) *Two* ljudsignaler på 30—40 meters avstånd.

d) *Two ljussignaler* på omkring 20 meters avstånd.

Motorcykelföraren uppfattade en ljudsignal men *ingen ljussignal*.

Prov nr 3.

Bilens förare: Emil Eriksson.

Bilens passagerare: G. Horney.

Motorcykelns förare: fjärdingsmannen Eriksson.

Motorcykelns passagerare: G. Herder.

a) En ljudsignal på c:a 100 meters avstånd.

b) *Two ljussignaler* på cirka 50 meters avstånd.

c) En ljudsignal omedelbart därefter.

d) *Two ljussignaler* på 15—20 meters avstånd.

Motorcykelns förare och passagerare uppfattade endast en ljudsignal och *ingen ljussignal*.

Prov nr 4.

Bilens förare: Emil Eriksson.

Bilens passagerare: G. Horney.

Motorcykelns förare: fjärdingsmannen Eriksson.

Motorcykelns passagerare: G. Herder.

a) En ljudsignal på c:a 100 meters avstånd.

b) *Två ljussignaler* på cirka 50 meters avstånd.

c) En ljudsignal omedelbart därefter.

d) *Två ljussignaler* på c:a 20 meters avstånd.

Motorcykelns förare och passagerare uppfattade en ljudsignal men *ingen ljussignal*.

Prov nr 5.

Bilens förare: kapten Horney.

Bilens passagerare: landsf. Herder.

Motorcykelns förare: fjärdingsmannen Eriksson.

Motorcykelns passagerare: chauffören Emil Eriksson.

a) Tvenne långt utdragna ljudsignaler på 40—50 meters avstånd. Dessa signaler uppfattades av båda motorcyklisterna.

b) *Två synnerligen markerade ljussignaler* på 20—25 meters avstånd. Var-ken föraren eller passageraren å motorcykeln uppfattade ljussignalerna.

c) Slutligen gavs en ljudsignal, och denna iaktogs av såväl förare som passagerare å motorcykeln.

Det finge antecknas, att fjärdingsmannen Eriksson under sina ofta förekomna motorcykelresor aldrig varseblivit ljussignaler från bakomvarande eller omkörande motorfordon.

Enär de vid denna förrättning prövade ljussignalerna visat sig fullständigt verkningslösa, meddelade förrättningsmännen det utlåtandet, att dylika signaler åtminstone då det gäller omkörning av motorcyklar eller andra velocipeder, som äro försedda med kraftigt lyse, icke kunna anses lämpliga eller ändamålsenliga.

In fidem.

G. Herder.

Justerat:

G. Horney.

E. Eriksson

Emil Eriksson.

Avskrift.

Bilaga 2.

På begäran får undertecknad härmed meddela följande iakttagelser från de av landsfiskalen i Tierps distrikt den 30 november 1935 företagna prov till utrönande av effektiviteten hos olika slag av signalsystem, som användas på automobiler vid omkörning.

Frånsett signalproven, över vilkas resultat särskilt protokoll vid tillfället fördes, frapperades undertecknad av huru omöjligt det i verkligheten var att bedöma avståndet mellan den bakomvarande automobilen och den av mig vid tillfället förda motorcykeln. När jag utan att se bakåt sökte bedöma avståndet mellan fordonen, uppskattade jag avståndet till 100 meter, men det visade sig, att avståndet i verkligheten utgjorde endast 15 à 20 meter.

Orsaken till den påfallande felbedömningen av avståndet ligger tydligen däri att ljuset från den bakomvarande automobilen icke kunnat göra sig i synnerlig grad gällande jämte ljuset från motorcykelns strålkastare. Ljuskägglorna från de båda fordonens strålkastare ha sammanfallit med varandra, därvid den genom bilens strålkastare uppkomna ljusförstärkningen framträtt i relativt ringa grad, med påföljd att avståndet antagits vara mycket större än det verkliga.

Tierp den 10 december 1935.

E. Eriksson.

Fjärdingsman i Tierps
sockens polisdistrikt.