

Nr 29.

Utlåtande i anledning av väckt motion om utredning av frågan om möjligheten att undanröja faran för bländning av lyktor å motorfordon.

I en inom andra kammaren väckt, till lagutskott hänvisad motion, nr 118, vilken behandlats av andra lagutskottet, har herr Nilsson i Göingegården hemställt, »att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t måtte anhålla, att Kungl. Maj:t måtte föranstalta om utredning av frågan om möjligheten att undanröja faran för bländning samt för riksdagen framlägga de förslag, vartill utredningen kan föranleda».

Beträffande de skäl, som anförts till stöd för denna hemställan, får utskottet hänvisa till motionen.

Gällande bestämmelser angående beskaffenheten av å automobil förekommande belysningsanordningar återfinnas i 4 § 4 mom. motorfordonsförordningen den 23 oktober 1936, som lyder:

»Å automobil förekommande belysningsanordningar, vilka kunna avgiva bländande sken, skola vara så beskaffade, att avbländning snabbt kan ske.

Konungen meddelar, där så finnes erforderligt, närmare bestämmelser om beskaffenheten av belysningsanordningarna å automobil.»

Enligt 5 § motorfordonsförordningen gäller vad i nyssnämnda lagrum stadgas även för motorcykel.

Kungl. Maj:t har hittills icke begagnat den ovannämnda möjligheten att meddela närmare föreskrifter angående belysningsanordningarnas beskaffenhet.

Det är att märka, att motorfordonsförordningen icke uppställer något krav på att belysningsanordningar skola finnas på motorfordon. Detta medför, att motorfordon vid besiktning kunna fullständigt sakna belysningsanordningar. Även om ett fordon vid besiktningen skulle vara försett med lyktor, kan kontrollen av dessa vanligtvis icke bliva effektiv på grund av att besiktning som regel verkställes vid dagsljus.

Föreskrifter om vad som vid begagnande av motorfordon skall iakttagas beträffande belysningen lämnas i vägtrafikstadgan den 23 oktober 1936. I 19 § 1 mom. c) föreskrives, att under färd å automobil skall föras, »då mörker råder, minst två lyktor framtill, visande vitt, blåvitt eller gult sken och tillsammans av tillräcklig ljusstyrka för att automobilen skall

Bihang till riksdagens protokoll 1948. 9 saml. 2 avd. Nr 29—30.

kunna framföras på ett betryggande sätt, av vilka lyktor två skola vara anbragta å samma höjd, en å vardera sidan av automobilen, ävensom belysningsanordning baktill, varigenom den å automobilen anbragta bakre registrerings- eller besiktningsskylten så belyses med vitt sken, att den lätt kan avläsas, samt rött ljus visas bakåt». Enligt 26 § vägtrafikstadgan gäller det nu återgivna stadgandet även i fråga om motorcykel. Dock behöver framtill å motorcykel föras allenast en sådan lykta, som i 19 § 1 mom. c) sägs. Är bivagn kopplad till motorcykel vid sidan av densamma, skall dessutom under mörker framtill å den från motorcykeln vända delen av bivagnen föras lykta med vitt, blåvitt eller gult sken. I 20 § 5 mom. stadgas: »Bländande ljus må icke å automobil begagnas å väg, där tillfredsställande belysning är anordnad, eller vid möte med annan vägfarande än gående eller när automobil lämnas å väg.» Detta stadgande gäller enligt 26 § vägtrafikstadgan jämväl i fråga om motorcykel. Överträdelse av de nu återgivna bestämmelserna i motorfordonsförordningen och vägtrafikstadgan är straffbelagd. Straffet är dagsböter.

Bländningsproblemet har i samband med utarbetandet av olika trafikförfattningar utretts av sakkunniga och prövats av riksdagen.

1916 års *automobilförordning* innehöll ursprungligen icke något förbud mot användande av bländande ljus. Genom en *kungl. förordning den 25 september 1920* gjordes emellertid ett tillägg till *automobilförordningen* av innehåll att, om lykta med bländande sken användes, detta till skydd för mötande skulle vara inriktat lågt över marken eller på lämpligt sätt avskärmat.

I 1923 års *motorförordning* gavs motsvarande bestämmelse i huvudsaklig överensstämmelse med förslag av 1920 års *automobilsakkunniga* i ett av dem avgivet betänkande (SOU 1922: 39) det innehållet, att bländande ljus ej finge användas vid färd i stad eller annat tätbebyggt samhälle och ej heller annorstädes vid möte med annan vägfarande än gående.

1927 års *motorfordonssakkunniga* yttrade i sitt 1929 avgivna betänkande (SOU 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 vägnarnas 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 hänseenden likställas med landsbygden i allmänhet.

I 1930 års motorfordonsförordning utformades bestämmelserna i ifrågasvarande hänseende i överensstämmelse med de sakkunnigas förslag.

Vid 1935 års riksdag väcktes en motion av herr Edward Larsson (I: 255), vari motionären framhöll, att en skärpning av författningsföreskrifterna rörande strålkastares inställning och bländning och en skärpt kontroll av strålkastare skulle i hög grad bidra till att förebygga trafikolyckor och anhöll, att riksdagen måtte i skrivelse till Kungl. Maj:t hemställa om sådan ändring i motorfordonsförordningen, att de i motionen angivna synpunkterna bleve beaktade. Andra lagutskottet uttalade:

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 ständig tillsyn av strålkastarnas inställning.

Under hänvisning till att utredning påginge om åtgärder för åstadkommande av ökad kontroll å motorfordonsbeståndet hemställde utskottet, att motionen icke måtte föranleda någon riksdagens åtgärd.

Riksdagen biföll utskottets hemställan.

1935 avgåvo 1934 års vägtrafiksakkunniga ett betänkande med förslag till motorfordonsförordning och vägtrafikstadga m. m. (SOU 1935: 23). De sakkunniga uttalade i förevarande hänseende:

De sakkunniga hava tagit under övervägande, om icke belysningsanordningarna böra ingå i den utrustning, som vid besiktning skall finnas å fordon och som därvid städse skall bliva föremål för undersökning. Emeller-

tid hava de sakkunniga ansett en bestämmelse av så långtgående innebörd, som nu antytts, icke böra komma i fråga. Däremot hava de sakkunniga, med hänsyn till de trafikrisker som under vissa förhållanden äro förenade med en otillfredsställande avbländning, funnit sig kunna förorda, att, där automobil vid besiktning är försedd med belyningsanordningar, vilka kunna avgiva bländande sken, dessa skola konstateras vara så beskaffade, att avbländning snabbt kan ske. En dylik bestämmelse torde vara ägnad att stärka såväl automobilägarnas som vederbörande fabrikanter intresse för ifrågakarande synnerligen viktiga utrustningsdetalj.

Då en teknisk undersökning av bländningsproblemet kunde väntas resultera i fastställandet av vissa gemensamma krav på beskaffenheten av motorfordons belyningsanordningar föreslogo de sakkunniga, att i motorfordonsförordningen skulle införas en bestämmelse om befogenhet för Kungl. Maj:t att meddela närmare bestämmelser i detta hänseende.

Vägtrafiksakkunnigas förslag lades till grund för de alltjämt *gällande trafikförfattningarna av den 23 oktober 1936*.

1940 avlämnades av en inom kommunikationsdepartementet tillkallad utredningsman, sekreteraren Lode Wistrand, ett *principbetänkande i trafiksäkerhetsfrågan* (SOU 1940: 33). I betänkandet anföres angående bländningsrisken:

Det s. k. helljuset i motorfordonens strålkastare är i regel ur belynings-synpunkt förträffligt men verkar just på grund härav bländande på en mötande. — — — Problemet att åstadkomma ett lämpligt avbländat ljus eller s. k. halvljus synes emellertid hittills icke ha kunnat lösas.

I samarbete med vissa belyningsfirmor har jag under våren 1939 anställt åtskilliga försök med olika slags strålkastare i syfte att utröna det använda halvljusets lämplighet ur trafiksäkerhetsynpunkt. Jag har därvid tyckt mig finna, att flera fabrikat varit fullt acceptabla så till vida, att de haft ett bländfritt halvljus. När så varit fallet, har halvljuset emellertid varit otillfredsställande ur den synpunkten, att det icke kunnat upplysa den framförvarande vägbanan tillräckligt starkt eller tillräckligt långt framåt. I vissa tämligen allmänt använda fabrikat har halvljuset sålunda haft en räckvidd av allenast 40—50 meter, motsvarande en körtid av 2—3 sekunder, vilket enligt min mening måste anses såsom absolut otillräckligt. I själva verket ha ett stort antal olyckor inträffat, vid vilka en bilförare, som på grund av möte med annat fordon måst blända av helljuset och köra med halvljus, bakifrån påkört en fotgängare eller cyklist, som han på grund av halvljusets korta räckvidd icke kunnat upptäcka, förrän det varit för sent.

Det har varit min avsikt att fullfölja de igångsatta undersökningarna på förevarande område och om möjligt framlägga ett förslag i ämnet. Sedan Trafiksäkerhetsutredningens arbete numera avbrutits, har jag måst avstå från dessa planer. Frågan är emellertid av den allra största betydelse för trafiksäkerheten och synes därför böra bli föremål för ytterligare studium. Om den i slutkapitlet föreslagna statliga trafiksäkerhetsbyrån kommer till stånd, torde densamma vara väl ägnad att fortsätta Trafiksäkerhetsutredningens avbrutna arbete på denna punkt.

Bland uppslag, som därvid böra bli föremål för prövning, må nämnas användandet av en extra strålkastare för vägbanans belysande efter skedd

avbländning. Likaledes torde anledning föreligga att närmare undersöka de intressanta men av allt att döma ännu ej utexperimenterade anordningarna med polariserande ljusfilter, som skulle anbringas såväl framför strålkastarna som på vindrutorna.

Innevarande år har 1945 års trafik säkerhetskommitté avgivit ett betänkande med förslag till åtgärder för höjande av trafik säkerheten (SOU 1948: 20). En inom kommittén tillsatt granskningsnämnd, vilken bedrivit forskning rörande trafikolyckornas orsaker, uttalar i en i betänkandet intagen redogörelse rörande sin verksamhet och därvid vunna erfarenheter i förevarande hänseende:

I granskningsnämndens material finns icke så få olyckshändelser, som orsakats uteslutande av att förare av motorfordon plötsligt blivit bländad av solljus eller av strålkastarskenet från mötande fordon. Detta spörsmål har redan tidigare uppmärksamrats av bilfabrikanterna och givit anledning till olika experiment för att finna något medel att övervinna bländningsrisken. Det torde icke f. n. vara möjligt att säga i vilken riktning lösningen står att finna. Enligt granskningsnämndens mening utgör problemet att förhindra bländning en viktig uppgift för teknisk forskning på trafik säkerhetens område. Den blivande för trafik säkerheten ansvariga myndigheten borde här kunna taga ett viktigt initiativ för att få till stånd en samordning av det vetenskapliga arbetet för frågans lösning.

I betänkandet föreslås inrättandet av ett centralt ämbetsverk, trafik säkerhetsstyrelsen, för trafik säkerhetsfrågornas handhavande. För samordnande av den på lång sikt arbetande trafik säkerhetsforskningen skulle enligt kommitténs förslag tillsättas en särskild forskningsdelegation inom styrelsen.

Inom den närmaste tiden förväntas 1944 års trafikförfattningssakkunniga komma att avgiva ett betänkande. Däri torde de sakkunniga enligt vad utskottet inhämtat komma att till behandling upptaga frågan huruvida antalet av bländning orsakade trafikolyckor kan nedbringas genom en utvidgad eller skärpt lagstiftning på förevarande område.

Enligt en artikel i tidskriften »Motor» den 31 maj 1947 skulle den i ovan nämnda betänkande av år 1940 omnämnda metoden att lösa bländningsproblemet genom användande av polaroidfilter numera i Amerikas Förenta Stater ha lämnat experimentstadiet och stå färdig att föras ut i levande livet. Vidare kan förtjäna omnämnas, att i vårt land bländningsskydd i form av glasögon konstruerats, vilka provats under den senaste tiden, enligt uppgift med gott resultat.

Utskottet. Ofta förekommande orsaker till under mörker inträffande trafikolyckor äro, att förare av fordon bländats av ljuset från mötande fordon, att förare av motorfordon genom avbländning av det egna fordons belysning fått synförmågan tillfälligt nedsatt samt att lyktorna å motorfordon vid avbländning lämnat för svagt ljus eller icke belyst vägbanan tillräckligt långt framför fordonet. Ett omfattande forskningsarbete har

nedlagts på att lösa bländningsproblemet på ett tillfredsställande sätt. Det synes icke osannolikt, att en tekniskt fullgod och praktiskt användbar lösning av detsamma kan förväntas inom en nära framtid.

Utskottet anser i likhet med motionären, att forskningsarbetet på detta område är av sådan betydelse, att det förtjänar stöd och uppmuntran från samhällets sida och att en samordning av detsamma är önskvärd.

1945 års trafiksäkerhetskommitté har i ett innevarande år avgivet betänkande föreslagit inrättandet av ett särskilt ämbetsverk, trafiksäkerhetsstyrelsen, för trafiksäkerhetsfrågornas handhavande samt att inom styrelsen skulle tillsättas en forskningsdelegation såsom samordnande organ för den på längre sikt arbetande trafiksäkerhetsforskningen. Delegationens uppgift skulle vara att utvälja uppgifter för trafiksäkerhetsforskningen och att bringa dessa forskningsuppgifter under behandling av lämpliga och intresserade forskare. För detta ändamål skulle enligt kommitténs förslag ett anslag stå till styrelsens disposition för fördelning mellan olika forskare och forskningsinstitut. I betänkandet framhålles, att lösningen av bländningsproblemet utgör en angelägen uppgift för den tekniska forskningen och att den blivande för trafiksäkerheten ansvariga myndigheten borde kunna taga ett viktigt initiativ för att få till stånd en samordning av det vetenskapliga arbetet på frågans lösning.

Då det av motionären berörda spörsmålet och frågan om vilka åtgärder, som lämpligen kunna vidtagas från samhällets sida för att främja lösningen av detsamma, redan äro föremål för Kungl. Maj:ts uppmärksamhet, synes en framställning från riksdagen om utredning av spörsmålet icke påkallad.

På grund av vad sålunda anförts får utskottet hemställa,

att förevarande motion icke måtte föranleda någon riksdagens åtgärd.

Stockholm den 11 maj 1948.

På andra lagutskottets vägnar:

DAVID NORMAN.

Vid ärendets behandling ha närvarit
från första kammaren: herrar Norman, Sten, Björkman*, Nils Elowsson, Hallagård, Uhlén, Osvald* och Hollertz;

från andra kammaren: herrar Hermansson, Cruse*, Holm, Andersson i Gisselås, Carlsson i Bakeröd, Lundberg*, Andersson i Alfredshem och fru Sandström.*

* Ej närvarande vid utlåtandets justering.