

## Nr 9.

### *Utlåtande i anledning av väckt motion om åtgärder för användning av enhetliga körriktningsvisare på bilar.*

I en inom andra kammaren väckt, till lagutskott hänvisad motion, nr 454, vilken behandlats av andra lagutskottet, har herr Nilsson i Göteborg hemställt, »att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t måtte anhålla, att åtgärder måtte vidtagas för användning av enhetliga, väl synliga anordningar på bilar för angivande av körriktning».

Beträffande de skäl motionären anfört till stöd för sitt yrkande får utskottet hänvisa till motionen.

Å bil skall enligt 3 § 1 mom. h) i gällande vägtrafikförordning den 28 september 1951 finnas »med lyse försedd anordning, som kan tydligt visa ändrad körriktning och vid användning är väl synlig såväl framifrån som bakifrån (körriktningsvisare)». Körriktningsvisare är däremot icke obligatorisk för övriga fordon, alltså ej för t. ex. motorecykel, traktor och motorredskap. Ej heller erfordras körriktningsvisare på bil, som består av chassi utan förarhytt.

Närmare bestämmelser om körriktningsvisares beskaffenhet och placering har av kungl. väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, med stöd av 1 § vägtrafikkungörelsen den 7 december 1951, givits i styrelsens meddelande nr 3/V br 2 den 25 augusti 1952. I cirkuläret föreskrives:

»Som körriktningsvisare må följande anordningar godtagas.

a) På fordonets sidor anbringade armar, vilka vid användningen fällas ut så att de sträcka sig minst 10 cm utanför fordonets bredaste del, mått på samma höjd som armen är placerad. Den utfällda armen må vara fast eller pendlande. Den skall vara försedd med lyse, avgivande orangefärgat sken.

b) På fordonets sidor anbringade anordningar, som vid användningen avger regelbundet blinkande orangefärgat sken.

c) Baktill och framtill på varje sida av fordonet anbringade anordningar, vilka vid användningen avger regelbundet blinkande sken, framåt vitt eller orangefärgat, bakåt rött eller orangefärgat.

d) På taket av bil anbringad anordning, som vid användningen visar såväl framåt som bakåt fast blått sken och i närheten därav blinkande orangefärgat sken.

Anordningarna skola vara så placerade, att de äro väl synliga för en person, som befinner sig 5 m framför eller bakom fordonet på en linje  
*Bihang till riksdagens protokoll 1954. 9 saml. 2 avd. Nr 9—10.*

genom fordonets yttersta del på den sida, där körriktningsvisaren i fråga är placerad.

Ljuset från körriktningsvisare, som avses under b)—d), skall även vid solsken vara väl synligt på 30 m avstånd. Ljuset får under mörker icke blända andra vägtrafikanter.

Därest föraren icke kan från förarplatsen iakttaga, huruvida körriktningsvisare fungerar tillfredsställande, skall lämplig kontrollanordning finnas för ändamålet.»

Beträffande användningen av körriktningsvisare finnes bestämmelser i 50 § 1 mom. vägtrafikförordningen. Efter en allmän föreskrift i första stycket, att förare av fordon, då så i särskilt fall erfordras till förebyggande av fara för person eller egendom, skall genom ljud- eller ljussignal eller på annat lämpligt sätt väcka andra vägtrafikanter uppmärksamhet, stadgas i andra stycket följande: »Fordonsförare, som ämnar sätta i gång från kanten av väg, svänga i vägkorsning, vända på väg eller eljest så ändra fordonets plats i sidled på väg, att fara eller hinder kan uppstå i trafiken, skall till ledning för andra vägtrafikanter genom körriktningsvisare eller utsträckande av arm eller på annat lämpligt sätt i god tid tydligt angiva den nya riktning, han ämnar taga. Efter användning av körriktningsvisare skall föraren tillse, att densamma upphör att visa ändring i körriktningen.»

Före ikraftträdandet den 1 januari 1952 av 1951 års vägtrafikförordning var körriktningsvisare icke obligatorisk för vare sig bil eller annat fordon. I särskild ordning hade dock körriktningsvisare föreskrivits som obligatorisk för buss i yrkesmässig trafik.

1934 års vägtrafiksakkunniga upptog i sitt betänkande frågan om körriktningsvisare till behandling (SOU 1935: 23, s. 77—78). I två särskilda, till chefen för kommunikationsdepartementet ställda skrivelser, vilka överlämnats till de sakkunniga, hade Svenska transportarbetareförbundet föreslagit, att i motorfordonsförordningen måtte införas bestämmelse om att alla fordon obligatoriskt skulle vara försedda med riktningvisare, som efter mörkrets inbrott visade rött sken. Vidare hade i en jämväl till chefen för kommunikationsdepartementet ställd, till de sakkunniga överlämnad skrivelse besiktningsmannen i Borås A. Nylander framhållit, att av förefintliga typer av körriktningsvisare en del vore uppenbart olämpliga antingen till sin konstruktion eller till sin placering eller i bägge dessa hänseenden, samt hemställt om utredning rörande de typer av körriktningsvisare, som lämpligen kunde godtagas. De sakkunniga upptog emellertid i sitt förslag till motorfordonsförordning icke någon bestämmelse om skyldighet att å bil föra körriktningsvisare. Däremot ansåg de sakkunniga det icke möta samma betänkligheter att, såsom föreslagits av väg- och brosakkunniga, föreskriva sådan skyldighet i de särskilda bestämmelserna för bussar i yrkesmässig trafik. Liksom de sakkunniga icke velat tillstyrka en

allmän skyldighet att föra körriktningsvisare å bil, fann de sakkunniga ej heller anledning att föreslå bestämmelser om beskaffenheten av dylika anordningar.

Ej heller 1944 års trafikförfattningsakunniga ansåg sig böra föreslå en allmän föreskrift om skyldighet att å bil föra körriktningsvisare. Härvid vore att märka, anförde de sakkunniga bl. a., att föreskrifter av angiven innebörd komme att avse endast svenska fordon. I den gällande av Sverige tillträdde internationella konventionen rörande automobiltrafik vore körriktningsvisare icke påbjudna. Från Sveriges sida torde förty kravet icke kunna upprätthållas beträffande bilar, som från utlandet infördes för tillfälligt brukande här i riket. Emellertid upptog de sakunniga i sitt förslag till vägtrafikförordning en föreskrift av innehåll att, om på bil föres körriktningsvisare, densamma vid användning under mörker skall vara uppläst.

I proposition nr 30 till 1951 års riksdag, vari bl. a. anhölls om riksdagens yttrande över förslag till vägtrafikförordning, upptogs mot de sakkunnigas förslag en bestämmelse om obligatorisk körriktningsvisare för bil. Av de skäl föredragande departementschefen anförde för att körriktningsvisare borde göras obligatorisk torde följande vara av intresse jämväl i den av motionären väckta frågan om enhetliga, väl synliga körriktningsvisare:

»Utomlands användas i regel bilar, som äro byggda för den trafikregel, som gäller i bilens hemland. Sålunda är vanligen ratten placerad till vänster på bilar från länder med högertrafik, t. ex. Amerikas förenta stater, och till höger på bilar, vilkas hemland har vänstertrafik, exempelvis England. Vid sådan rattplacering är det lättare för bilförare att, när han skall företaga den med egentlig risk förenade kursändringen — vänstersväng vid högertrafik och högersväng vid vänstertrafik — tydligt tillkännagiva den avsedda kursen genom att sträcka ut handen. Ämnar bilföraren vända åt andra hållet, är däremot risken för kollision med andra fordon i regel obetydlig, eftersom annan trafik ej korsas. Behovet av teckengivning är därför i detta fall ej så stort.

I Sverige är däremot förhållandet ett annat. Det långt övervägande antalet bilar i vårt land äro vänsterstyrda, trots att vi ha vänstertrafik. För den som kör en vänsterstyrd bil ställer det sig ofta svårt, särskilt i mörker, att utan särskild körriktningsvisare tydligt tillkännagiva den kursändring, som hos oss är mest riskfylld, nämligen högersväng. Olägenheten härav ur trafiksäkerhetssynpunkt är uppenbar.»

Frågan om enhetliga körriktningsvisare berördes emellertid ej närmare i propositionen eller eljest under ärendets behandling i riksdagen.

Frågor om åtgärder för åstadkommande av förbättrad trafiksäkerhet utreds f. n. av 1953 års trafiksäkerhetsutredning. Som exempel å spørsmål, som kunde länkas förtjäna närmare övervägande av utredningen, nämnes i direktiven utrustningen av fordon med hastighetsmätare och andra numera förekommande kontrollapparater. I övrigt bör utredningen enligt direktiven vara oförhindrad att efter eget bedömande till behandling upptaga sådana

frågor, som kan vara att beakta, såväl i vad dessa kan avse vägtrafiklagstiftningens innehåll och tillämpning som i övrigt. Utredningen beräknar slutföra sitt arbete under innevarande år.

### **Utskottet.**

Ur trafiksäkerhetssynpunkt skulle det uppenbarligen vara en fördel, om enhetlighet kunde åstadkommas i fråga om placering och beskaffenhet av körriktningsvisare. Spörsmålet bör emellertid övervägas också ur ekonomiska och andra synpunkter. Enligt vad utskottet inhämtat torde den i motionen väckta frågan komma att upptagas till övervägande av 1953 års trafiksäkerhetsutredning. Med hänsyn härtill anser utskottet, att riksdagen icke nu bör taga ställning i frågan.

På grund av vad sålunda anförts får utskottet hemställa,  
att förevarande motion, II: 454, icke måtte föranleda någon riksdagens åtgärd.

Stockholm den 4 mars 1954.

På andra lagutskottets vägnar:

DAVID NORMAN.

---

*Vid detta ärendes behandling har närvarit*

från första kammaren: herrar Norman, Sten\*, Sunne, Lundgren, Huss\* och Grönkvist;

från andra kammaren: herrar Nilsson i Göteborg, Lundberg, fru Ewerlöf, fröken Sandell, herrar Rimmerfors, Larsson i Hedenäset och fru Eriksson i Ängelholm.

---

\* Ej närvarande vid utlåtandets justering.