

Nr 20

Utlåtande i anledning av väckt motion angående enhetliga körriktningsvisare på bilar.

I en inom andra kammaren väckt, till lagutskott hänvisad motion, nr 106, vilken behandlats av andra lagutskottet, har herrar *Henningsson* och *Nilsson* i Göteborg hemställt, »att riksdagen måtte besluta att i skrivelse till Kungl. Maj:t hemställa om en utredning med uppgift att snabbt inkomma med förslag till bestämmelser för användning av enhetliga, väl synliga anordningar för angivande av färdriktning på bilar».

Beträffande de skäl motionärerna anfört till stöd för sin hemställan får utskottet hänvisa till motionen.

Över motionen har utskottet i den ordning 46 § riksdagsordningen föreskriver inhämtat yttrande från kungl. väg- och vattenbyggnadsstyrelsen.

Gällande bestämmelser

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. motorcykel, traktor och motorredskap. Ej heller erfordras körriktningsvisare på bil, som består av chassi utan förarhytt.

Närmare bestämmelser om körriktningsvisares beskaffenhet och placering har utfärdats av kungl. väg- och vattenbyggnadsstyrelsen med stöd av 1 § vägtrafikkungörelsen den 7 december 1951. Dessa bestämmelser, som i stort sett överensstämmer med motsvarande bestämmelser i den i Genève den 19 september 1949 undertecknade konventionen rörande vägtrafik, vilken Sverige biträtt år 1952, är av följande lydelse.

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

Ljuset från sådana körriktningsvisare som under b—d angives 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 vägförsvängning, 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.

Historik

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 rikttningsvisare, 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 trafikförordningssakkunniga 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 påbudna. Från Sveriges sida torde förty kravet icke kunna upprätthållas beträffande bilar, som från utlandet infördes för tillfälligt brukande här i riket. Emellertid upptog de sakkunniga i sitt förslag till vägtrafikförordning en föreskrift av innehåll att, om på bil föres körriktningsvisare, densamma vid användning under mörker skall vara upplöst.

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 motionärerna 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 högerväng 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 riskylld, 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.

Frågan om enhetliga körriktningsvisare på bilar togs emellertid upp vid 1954 års riksdag i motionen II: 454, vari hemställdes, »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».

Andra lagutskottet avstyrkte i sitt av riksdagen godkända utlåtande nr 9 motionen och anförde därvid:

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.

1953 års trafiksäkerhetsutredning upptog icke frågan om enhetliga körriktningsvisare i sitt den 15 december 1954 framlagda betänkande (SOU 1954: 38). Utredningen torde ej heller kunna förväntas framdeles upptaga spörsmålet till behandling.

Remissyttrande

Kungl. väg- och vattenbyggnadsstyrelsen anför i sitt yttrande över föresvarande motion bl. a., att utvecklingen beträffande såväl i Sverige som i utlandet tillverkade personbilar synes vara på väg mot körriktningsvisare bestående av framtill och baktill placerade blinkanordningar. Dock förekommer fortfarande, fortsätter styrelsen, ett stort antal bilar med körriktningsvisare i olika utföranden placerade på fordonets sidor, medan körriktningsvisare placerade på fordonets tak ej tillverkas längre. Vidare framhåller styrelsen, att ljusfärgerna — såsom framgår av ovannämnda av styrelsen utfärdade bestämmelser — numera är fastställda i det att framåt skall visas vitt eller orangefärgat och bakåt rött eller orangefärgat sken. Härefter heter det i yttrandet bl. a.:

Vid sammanträden med det inom Europakommissionen i Genève arbetande utskottet för konstruktion av fordon har förslag framlagts, att körriktningsvisare skulle visa en och samma färg, oavsett placeringen. Försla-

get, till vilket Sveriges representant anslöt sig, avvisades emellertid av flera länder. — — —

Vid upprättandet av bestämmelserna rörande körriktningsvisare har styrelsen eftersträvat så stor enhetlighet som lämpligen kan ernås utan att ingreppen på och kostnaderna för omändring av importerade bilar bli alltför omfattande. Det viktigaste i detta sammanhang torde vara, att körriktningsvisarna äro av sådant utförande att de bli tydligt synliga under alla belysningsförhållanden och på tillräckligt avstånd, oavsett placeringen på fordonet.

I fråga om körriktningsvisarnas synlighet kunna de av styrelsen utfärdade bestämmelserna (väl synligt även i solsken på 30 m avstånd) synas vara väl vaga. Om emellertid egenskaperna skola närmare fastställas, leder detta till invecklade ljustekniska bestämmelser, som icke kunna kontrolleras annat än på ett laboratorium. Om sådana föreskrifter skola få någon effekt, synes enda utvägen vara att kräva typprovning och typgodkännande för alla slag av körriktningsvisare. Det kan framhållas, att det internationella organet för standardisering av bl. a. belysnings- och signalanordningar på motorfordon, International Organization for Standardization (ISO), ännu icke fastställt några regler i detta avseende.

På grund av det ovan anförda anser styrelsen att det i förevarande motion framförda förslaget icke bör föranleda någon åtgärd för närvarande.

Utskottet

I motionen föreslås att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t hemställer om en utredning med uppgift att lägga fram förslag till bestämmelser om enhetliga, väl synliga körriktningsvisare på bilar.

Utskottet kan väl dela motionärernas uppfattning, att problemet att åstadkomma likformiga och ur trafiksäkerhetssynpunkt godtagbara körriktningsvisare på bilar icke ännu nått en tillfredsställande lösning. Utvecklingen på området har dock inte avstannat. Bl. a. är inom olika internationella organisationer och sammanslutningar strävanden inriktade på att få till stånd bättre förhållanden. Oaktat en del svärbemästrade problem möter, synes det vara att vänta, att utvecklingen skall gå hän mot alltmera ändamålsenliga anordningar i berörda hänseende. Utskottet vill i detta sammanhang betona värdet av att förevarande spörsmål löses i samförstånd med andra länder till fromma för den växande internationella trafiken.

Det är att förvänta att de myndigheter som närmast har att vaka över förhållandena på förevarande område i vårt land med uppmärksamhet följer utvecklingen och vidtager de åtgärder, som kan befinnas påkallade och lämpliga. Här må anmärkas att kungl. väg- och vattenbyggnadsstyrelsen enligt gällande författningar har att utfärda de närmare bestämmelser angående körriktningsvisare — och därmed också angående dessas placering och utseende — som kan befinnas erforderliga.

Mot bakgrunden av det anförda finner utskottet ej skäl att tillstyrka den av motionärerna begärda utredningen. Utskottet får därför hemställa,
att riksdagen måtte lämna förevarande motion II: 106
utan åtgärd.

Stockholm den 11 april 1957

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 E. Svensson, fru Carlqvist, fru Svenson, herr Huss, fru Hamrin-Thorell och herr Eskilsson;

från a n d r a kammaren: fröken Höjer, fröken Wetterström, herrar Johansson i Södertälje, Fredriksson, Larsson i Hedenäset, Sundelin, Jönsson i Jämtlands Sikås och fru Svensson.
