

Trafikutskottets betänkande

1981/82:19

om riktlinjer för det framtida trafiksäkerhetsarbetet m. m. (prop. 1981/82:81)

I betänkandet behandlas

dels proposition 1981/82:81 om riktlinjer för det framtida trafiksäkerhetsarbetet m. m.,

dels motioner framlagda med anledning av propositionen,

dels motioner om trafiksäkerhet m. m. framlagda under den allmänna motionstiden 1981,

dels motioner om trafiksäkerhet m. m. framlagda under den allmänna motionstiden 1982.

Propositionen

I propositionen har regeringen (kommunikationsdepartementet)

dels föreslagit riksdagen

1. att godkänna de i propositionen förordade allmänna riktlinjerna för trafiksäkerhetsarbetet,

2. att godkänna de i propositionen förordade riktlinjerna för ett fortsatt arbete med mopedutbildning,

3. att godkänna de i propositionen förordade riktlinjerna för mopedregistrering,

4. att godkänna de i propositionen förordade riktlinjerna för förarutbildning och förarbehörighet,

5. att godkänna de i propositionen förordade principerna för trafiksäkerhetsarbetets organisation,

dels berett riksdagen tillfälle att ta del av vad föredragande departementschefen i övrigt anfört om aktuella trafiksäkerhetsfrågor.

I propositionen tecknas en bakgrund till dagens trafiksäkerhetssituation. Med utgångspunkt i denna läggs fram förslag till riktlinjer för det fortsatta trafiksäkerhetsarbetet, innefattande en preciserad målsättning för detta arbete.

I övrigt behandlas olika förslag till åtgärder för höjd trafiksäkerhet. Bland dem kan nämnas

- förbättrad utbildning av trafikanter. Barn och ungdomar föreslås få en sammanhållen trafikantutbildning
- förbättrad utbildning av förare av motorfordon
- nya behörighetsregler för förare av vissa fordon
- förbättringsåtgärder med avseende på mopedisternas trafiksäkerhet.

I propositionen behandlas också frågan om viltolyckor.

Slutligen läggs fram förslag till principer för trafiksäkerhetsarbetets organisation.

Den år 1973 tillsatta trafiksäkerhetsutredningen, som avslutade sitt arbete år 1980, har med ett flertal betänkanden givit underlag för huvuddelen av de överväganden och förslag som återfinns i propositionen.

Motioner framlagda med anledning av propositionen

Behandlas i
utskottets
yttr. s. hemst. p.

I motion 1981/82:227 av Bertil Danielsson m. fl. (m) yrkas		
1. att riksdagen beslutar att obligatorisk trafikantutbildning ej skall införas i gymnasieskolan, utan som hittills i dess helhet ligga på trafikskolorna,	8-9	2 a
2. att riksdagen avvisar propositionens principförslag om införande av mopedkort och registrering av mopeder,	11-12 13	3 4
3. att riksdagen beslutar om att automatisk behörighetsövergång från lätt till tung motorcykel vid uppnådd ålder skall ske som tidigare,	15-16	8
4. att riksdagen avslår förslaget om ny klassindelning för motorcyklar över 500/600 cc och behörighetsålder 20 år.	16	9
I motion 1981/82:228 av Göthe Knutson och Gullan Lindblad (båda m) yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförts dels beträffande obligatoriska trafikskolektioner, dels att något nytt körprov för rätt att föra tung motorcykel ej skall krävas.	14 15-16	6 a 8
I motion 1981/82:229 av Göthe Knutson m. fl. (m) yrkas att riksdagen avslår propositionen såvitt avser ändrad struktur och arbetsfördelning när det gäller trafiksäkerhetsinformation.	19-20	13 a
I motion 1981/82:230 av Wiggo Komstedt (m) yrkas		
1. att riksdagen beslutar att obligatorisk registrering av mopeder i enlighet med trafiksäkerhetsutredningens förslag skall införas,	11-12	3
2. att riksdagen beslutar att ett s. k. mopedkort i enlighet med trafiksäkerhetsutredningens förslag skall införas.	13	4
I motion 1981/82:231 av Wiggo Komstedt (m) yrkas		
1. att riksdagen beslutar om obligatoriskt användande av bilbälten i personbilarnas baksäten,	21	14 a
2. att riksdagen, därest yrkandet under 1 icke skulle bifallas, beslutar att bestämmelsen om att bilbälten skall finnas i bilarnas baksäten upphävs.	21	14 b
I motion 1981/82:233 av Eric Rejdnell och Ylva Annerstedt (båda fp) yrkas		
1. att riksdagen beslutar att som sin mening ge regeringen till känna att regeringen ej bör fixera antalet utbildningstimmar i skede 1 av förarutbildningen,	14	6 b

2. att riksdagen beslutar att som sin mening ge regeringen till känna att regeringen bör ge TSV i uppdrag att i samråd med STR fastställa minimigräns för förarutbildningens längd.

18

12 a

Motioner framlagda under den allmänna motionstiden 1981

I motion 1980/81:186 av Anna Wohlin-Andersson och Gunnar Björk i Gävle (båda c) yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts beträffande bibehållande av 125 cc som lätt motorcykel.

29

23 a

I motion 1980/81:266 av Sixten Pettersson (m) yrkas att riksdagen begär att regeringen framlägger förslag med innebörden att det nuvarande undantaget i bilbälteslagen för personer i taxibilar att slippa använda bilbältet i framsätet slopas.

21–22

14 c

I motion 1980/81:457 av Margit Sandéhn och Maj-Lis Landberg (båda s) yrkas att riksdagen hos regeringen begär en översyn av gällande trafiksäkerhetsbestämmelser.

9–10

2 c

I motion 1980/81:749 av Tage Adolfsson och Rolf Clarkson (båda m) yrkas att riksdagen hos regeringen begär sådana ändringar i fordonskungörelsen att besiktning av brandförsvarets fordon skall ske en gång årligen.

24–25

16 d

I motion 1980/81:750 av Karl Björzén och Ann-Cathrine Haglund (båda m) yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna att åldersgränsen för att få köra moped bör höjas till sexton år.

14

5

I motion 1980/81:754 av tredje vice talmannen Karl Erik Eriksson (fp) yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om frivillig överenskommelse om förbättrat reflexskydd på cyklar.

30

24

I motion 1980/81:986 av Kurt Hugosson m. fl. (s) yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som anförts i motionen beträffande körkortsundervisningen, sättet att bekantgöra nytillkommande trafikbestämmelser samt skyltsättningen längs våra vägar.

18

12 b

31

26 a

31

27

I motion 1980/81:1341 av Lennart Pettersson (s) yrkas att riksdagen uttalar sig för en intensifierad upplysningskampanj för användning av bilbälte i bilens baksäte med sikte på obligatorisk användning enligt lag fr. o. m. den 1 januari 1983.

21

14 a

I motion 1980/81:1342 av Sixten Pettersson (m) yrkas att riksdagen hos regeringen anholder om en utvidgning av 1975 års bilbälteslag innebärande obligatorisk användning av bilbälte för baksätespassagerare i bilar fr. o. m. 1982 års modell.

21

14 a

I motion 1980/81:1725 av Sture Ericson m. fl. (s) yrkas att riksdagen hos regeringen begär att vägtrafikkungörelsen ändras så att barn skall ha uppnått 10 års ålder innan de utan vuxens uppsikt tillåts cykla i blandad trafik inom tätort.

9-10 2 d

I motion 1980/81:1735 av Essen Lindahl (s) yrkas att riksdagen beslutar att hos regeringen anhålla om en undersökning av rökningens betydelse som riskfaktor vid bilkörning.

28 21

Motioner framlagda under den allmänna motionstiden 1982

I motion 1981/82:174 av John Johnsson och Kurt Ove Johansson (båda s) yrkas att riksdagen hos regeringen hemställer att trafiksäkerhetsverket ges i uppdrag att utarbeta sådana regler att radio i bil skall vara obligatoriskt i enlighet med vad som anförts i motionen.

23 15 e

I motion 1981/82:279 av Lars Werner m. fl. (vpk) yrkas

1. att riksdagen beslutar att beträffande allmänna riktlinjer för trafiksäkerhetsarbetet godkänna vad i motionen anförts,

7-8 1

2. att riksdagen beslutar att beträffande största tillåtna hastighet fastställa denna till högst 90 km/tim och att högre hastighet endast i undantagsfall får medges,

26 19 a

3. att riksdagen beslutar att beträffande behörighetsålder för framförande av moped fastställa denna till 16 år.

14 5

I motion 1981/82:424 av Gertrud Hedberg (fp) yrkas att riksdagen hos regeringen begär förslag till lagstiftning om en väjningsplikt för bilister vid obehövade övergångsställen.

11 2 e

I motion 1981/82:780 av Kerstin Anér (fp) yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförts angående betoningen av barnens säkerhet i trafiken inom ramen för det nordiska trafiksäkerhetsåret 1983.

9-10 2 b

I motion 1981/82:784 av Pär Granstedt och Stina Andersson (båda c) yrkas att riksdagen hos regeringen hemställer om åtgärder så att nymonterade bilbälten kommer att förse med enhetliga lås.

22 15 a

I motion 1981/82:1017 av Ing-Marie Hansson (s) yrkas

1. att riksdagen hos regeringen begär en utredning i syfte att göra bilbältena säkrare och enklare att använda,

22 15 b

2. att riksdagen begär att regeringen tar initiativ till en utredning för att standardisera olika bilmärkens dörrstängningsanordningar ur säkerhetssynpunkt.

22 15 c

I motion 1981/82:1020 av Göthe Knutson och Gullan Lindblad (båda m) yrkas att riksdagen beslutar att hos regeringen begära förslag om längre intervaller för kontrollbesiktning av privatbilar.

23–24 16 a

I motion 1981/82:1022 av Gullan Lindblad m. fl. (m, c) yrkas att riksdagen uttalar sig för att förbudet mot trafik med tyngre lastfordon helt slopas eller åtminstone förbudet slopas på försök under ett antal år och att studierna av trafikolyckorna fortsätter.

25–26 18

I motion 1981/82:1382 av Stina Andersson och Pär Granstedt (båda c) yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna att man bör pröva möjligheterna att sätta upp skyltar med landskapsnamn enligt motionens syfte.

31 26 c

I motion 1981/82:1386 av Karl Björzén (m) yrkas att riksdagen hos regeringen anhåller att trafiksäkerhetsverket får i uppdrag att utreda möjligheterna att begränsa skyltningen längs våra gator och vägar.

31 26 b

I motion 1981/82:1401 av Göte Jonsson (m) yrkas att riksdagen hos regeringen begär en översyn av gällande bestämmelser innebärande ett upphävande av den särskilda straffsanktionen för överträdelse av förbudet att gå mot rött ljus.

30–31 25 b

I motion 1981/82:1403 av Göthe Knutson m. fl. (m) yrkas

1. att riksdagen beslutar att hos regeringen begära att socialstyrelsen återkallar reformen i de delar som i motionen anges och/eller ändrar densamma till att följa propositionen och därmed kommunikationsministerns förslag i dessa avseenden, så att de legitimerade optikerna får behörighet att utföra synprovning och utfärda intyg för körkortssökande,

18 11

2. att riksdagen beslutar att hos regeringen begära att de legitimerade optikerna får den kompletterande utbildning i synfältsprövning som eventuellt krävs för utfärdande av intyg,

18 11

3. att riksdagen beslutar att instruktionen för de legitimerade optikerna ändras i dessa avseenden, om så krävs.

18 11

I motion 1981/82:1408 av Britt Mogård (m) yrkas att riksdagen beslutar att bestämmelsen om att personbilar skall vara försedda med strålkastarrengörare skall utgå.

23 15 f

I motion 1981/82:1419 av Allan Åkerlind (m) yrkas att riksdagen hos regeringen begär att alla generella hastighetsbegränsningar som visar mer än 50 km/tim som högsta tillåtna hastighet och på vägar utanför tätorter skall vara rekommenderade hastigheter där överträdelse endast skall kunna beivras om en olycka skett.

26 19 b

I motion 1981/82:1832 av Bonnie Bernström och Ylva Annerstedt (båda fp) yrkas att riksdagen beslutar avskaffa straffsanktionen att gå mot rött ljus.

30–31 25 a

I motion 1981/82:1844 av Börje Hörnlund (c) yrkas att riksdagen begär att regeringen vidtar åtgärder i enlighet med motionen som snarast möjliggör att viltolyckorna kan begränsas.

I motion 1981/82:1845 av Karin Israelsson och Börje Hörnlund (båda c) yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna att Tärnaområdets bör få tillgång till bilbesiktningens verksamhet en till två dagar i veckan.

I motion 1981/82:1847 av Elver Jonsson och Erling Bager (båda fp) yrkas

1. att riksdagen beslutar uttala sig för att när den förbättrade motorutbildningen träder i kraft godkänt förarprov behöver avläggas en gång,

2. att riksdagen beslutar uttala sig för att regeringen nogsamt följer den tekniska utvecklingen på mc-området.

I motion 1981/82:1848 av Elver Jonsson och Rolf Sellgren (båda fp) yrkas att riksdagen beslutar att samarbetsformerna för trafiksäkerhetsarbetet utformas på ett sådant sätt att frivilligorganisationernas medverkan i trafiksäkerhetsarbetet underlättas.

I motion 1981/82:1852 av Oskar Lindkvist och Mats Hellström (båda s) yrkas att riksdagen begär att regeringen utreder frågan om möjligheten att klassa bärgningsbilar med tjänstevikt över 10,5 ton som utryckningsfordon.

I motion 1981/82:1867 av Eric Rejdnell och Elver Jonsson (båda fp) yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförts angående omkörningsförbud och markeringslinjer samt framlägger förslag till ändring av föreskrifterna.

I motion 1981/82:1868 av Eric Rejdnell m. fl. (fp) yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om försöksverksamhet med rehabiliteringsåtgärder för rattfyllerister.

I motion 1981/82:1877 av Rolf Sellgren (fp) yrkas att riksdagen hemställer hos regeringen om sådana åtgärder som begränsar användningen av terränggående motorcyklar till endast nyttbruk.

I motion 1981/82:1888 av Margareta Winberg m. fl. (s) yrkas att riksdagen beslutar att som sin mening ge regeringen till känna vad som i motionen framhållits om behovet av en kartläggning av de samhällsekonomiska konsekvenserna av skilda alternativ när det gäller bilprovning i glesbygd.

I motion 1981/82:1893 av Bertil Zachrisson m. fl. (s) yrkas

1. att riksdagen beslutar att avslå förslaget att mopedkort skall införas,

2. att riksdagen beslutar att avslå förslaget om obligatorisk utbildningsstart i trafikskola vid privat förarutbildning.

3. att riksdagen beslutar att avslå förslaget att åldersgränsen för privat förarutbildare höjs från 21 till 24 år,	15	7
4. att riksdagen beslutar att avslå förslaget om särskilt förarprov för tung motorcykel,	15–16	8
5. att riksdagen beslutar att avslå förslaget om 20-årsgräns för de största och tyngsta motorcyklarna,	16	9
6. att riksdagen beslutar att avslå förslaget att införa en ny C-behörighet för singellastbilsförare,	17	10 a
7. att riksdagen beslutar att avslå förslaget att förare med behörighet att köra buss (DE) också skall få köra singellastbil,	17	10 b
8. att riksdagen beslutar att utmärkning av lastbil med tillkopplad släpvagn skall vara obligatorisk,	22	15 d
9. att riksdagen beslutar att som sin mening ge regeringen till känna vad i motionen anförts om en redovisning av hur det fortsatta trafiksäkerhetsinformationsarbetet skall bedrivas.	20	13 c

Utskottet

1 Allmänna riktlinjer

I detta avsnitt behandlar utskottet propositionens avsnitt 2 Målsättning och ett motionsyrkande.

Föredragande departementschefen erinrar om minskningen av antalet trafikolyckor på senare år och understryker att denna gynnsamma utveckling inte får brytas. Den första målsättningen för arbetet med att öka trafiksäkerheten är sålunda att antalet dödade och skadade i trafiken fortlöpande skall minskas. Vidare framhålls att antalet olyckor för en viss trafikantgrupp måste sättas i relation till den omfattning vari dessa trafikanter förekommer i trafiken och därmed löper risker att dödas eller skadas. En andra målsättning blir därför att dessa risker fortlöpande skall minskas och att detta skall gälla för varje grupp av trafikanter. Föredraganden betonar också det angelägna i att öka trafiksäkerheten särskilt för de oskyddade trafikanterna, som löper större risker än de skyddade. En utjämning av dessa risker bör eftersträvas, varför som en tredje målsättning anges att risken att dödas och skadas i trafiken skall minskas i högre grad för de oskyddade trafikanterna än för de skyddade. Slutligen understryker föredraganden att även barns och handikappades trafiksäkerhet särskilt skall beaktas.

Utskottet har ingen invändning mot vad föredraganden sålunda anført och tillstyrker regeringens förslag till allmänna riktlinjer för trafiksäkerhetsarbetet i nu berörd del.

I motion 1981/82:279 (partimotion, vpk) framhålls att frågan om trafiksäkerheten inte kan ses isolerad från frågan om trafikpolitiken i stort. Den allmänna målsättningen i arbetet för en ökad trafiksäkerhet måste innefatta en minskad bilism och därmed en ökad kollektivtrafik.

Föredraganden framhåller att de av honom angivna allmänna riktlinjerna för att öka trafiksäkerheten är förenliga med de av riksdagen år 1979 fastställda målen för trafikpolitiken. Utskottet, som gör samma bedömning, är inte berett att i detta sammanhang överväga en ändrad inriktning av trafikpolitiken. Härav följer att utskottet avstyrker motionsyrkandet.

2 Trafikantutbildning samt vissa frågor om barns och oskyddade trafikanters trafiksäkerhet

I detta avsnitt behandlar utskottet propositionens avsnitt 3 Trafikantutbildning, ett motionsyrkande väckt med anledning av propositionen och fyra under den allmänna motionstiden 1981 och 1982 väckta motioner om barns och oskyddade trafikanters trafiksäkerhet.

Trafikantutbildning är enligt propositionen den gemensamma beteckningen för den trafikundervisning och den träning i lämpligt trafikantbeteende som bedrivs inom barnomsorg och skola.

Föredraganden framhåller att målsättningen att öka trafiksäkerheten för de oskyddade trafikanterna innebär krav på dem i fråga om kunskaper, färdigheter och vilja att ta hänsyn till medtrafikanterna. Barnen blir självständiga trafikanter i allt lägre åldrar. Om barnen tidigt – genom samverkan mellan föräldrar, skola och samhällets barnomsorg – får ett riktigt trafikantbeteende inövat är mycket vunnet i arbetet på en ökad trafiksäkerhet. För grundskolan kommer fr. o. m. läsåret 1982/83 att gälla en läroplan i vilken trafik betecknas som ett kunskapsområde av grundläggande betydelse.

Föredraganden erinrar vidare om ett förslag av trafiksäkerhetsutredningen att bygga ut trafikantutbildningen i gymnasieskolan och att göra den till ett obligatoriskt ämne. Utbildningen skulle enligt förslaget bl. a. omfatta de teoretiska kunskaper som krävs för körkort för motorcykel eller personbil utom rent fordonsanknutna delar. Föredraganden delar skolöverstyrelsens uppfattning att trafikantutbildning inte bör vara ett obligatoriskt ämne i gymnasieskolan. Han noterar emellertid med tillfredsställelse att styrelsen vill verka för en mera omfattande trafikantutbildning än f. n. inom ungdomsskolans ram. Föredraganden förordar därför att trafikantutbildning – utan att utgöra ett självständigt ämne – införs i gymnasieskolan i den takt och utsträckning som den enskilda kommunen bestämmer. Det långsiktiga syftet därmed bör vara att i princip ersätta den nuvarande teoriundervisningen vid förarutbildning med trafikantutbildning i gymnasieskolan.

I motion 1981/82:227 (m) yrkas att obligatorisk trafikantutbildning inte skall införas i gymnasieskolan utan som hittills i sin helhet ligga på trafikskolorna. Motionärerna befarar att stora olikheter i trafikantutbildningen mellan skolorna kan uppstå om utbildningen införs stegvis såsom föredraganden förutsätter.

Enligt utskottets mening är det värdefullt att skolan söker tillgodose högt ställda krav på en god allmänbildning för trafikanter av alla slag, t. ex. fotgängare, cyklister, motorcyklister och bilister. De teori- och förarprov som krävs för att få körkort säkerställer att de särskilda krav som måste ställas på motorcyklister och bilister blir uppfyllda. Gymnasieskolan tillhandahåller redan i dag en trafikantutbildning, om än av skiftande beskaffenhet i olika kommuner. Det är enligt utskottets mening under alla förhållanden en mycket angelägen uppgift för skolan att fostra eleverna till att i trafiken – liksom i all mänsklig samlevnad – visa ansvar, hänsyn och respekt.

Med hänvisning till vad utskottet sålunda anfört avstyrks motionsyrkandet.

I motion 1981/82:780 (fp) yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförts angående betoningen av barnens säkerhet i trafiken inom ramen för det nordiska trafiksäkerhetsåret 1983.

Motionären pekar på en mängd faktorer av betydelse för barnens trafiksäkerhet – skärpt övervakning av hastighetsbestämmelser, minskad bilvolym och ökad kollektivtrafik i städerna, trafiksaneringar i syfte att skapa skyddade bostadszoner, hastighetsbegränsningar och varningsmärken vid daghem, skolor och fritidshem samt krav på bilbälte med bälteskudde för äldre barn.

I motion 1980/81:457 (s) pekas på de risker som barn löper när de på ett oskyddat sätt färdas i daghemspersonals bilar i samband med utflykter. Motionärerna yrkar att riksdagen hos regeringen begär en översyn av gällande trafiksäkerhetsbestämmelser.

I motion 1980/81:1725 (s) yrkas att vägtrafikkungörelsen bör föreskriva att barn under tio års ålder inte utan vuxens uppsikt får cykla i blandad trafik inom tätort. Motionärerna pekar på forskningsresultat som visar att yngre barn helt enkelt saknar förmågan att bedöma den totala trafiksituation de befinner sig i. De felbedömer avstånd, hastigheter, bromssträckor, och de har inte överblick i trafiken. Omkring 1 000 förskolebarn skadades, många blev invalider, eller dödades när de cyklade i trafiken under 1970-talet. Närmare 6 000 barn i åldrarna 7 till 14 år skadades eller dödades när de cyklade i trafiken under samma årtionde.

De tre motionerna behandlar enligt utskottets mening frågor av betydelse för barnens trafiksäkerhet. Som framgår ovan under avsnittet Allmänna riktlinjer delar utskottet föredragandens uppfattning att barnens och de oskyddade trafikanternas trafiksäkerhet bör ägnas särskild uppmärksamhet. År 1983 blir ett nordiskt trafiksäkerhetsår. Gemensamma nordiska aktiviteter blir informationskampanjer och seminarieserier med särskild inriktning på de oskyddade trafikanterna. Seminarieserierna kommer att ägnas åt

teman som "Barn och trafik", "Cyklisters trafiksäkerhet" och "Bilens aktiva och passiva säkerhet". I Sverige kommer trafiksäkerhetsorganisationer, studieförbund och en rad andra organisationer att engageras i arbetet. Trafiksäkerhetsverket har startat en informationskampanj angående barns trafiksäkerhet "Barn i trafiken". Kampanjen är planerad att pågå under hela 1980-talet. Trafikmiljön, vuxna trafikanters attityder och beteenden samt barnens utbildning och träning är tre områden som ägnas särskild uppmärksamhet. Nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande (NTF) bedriver också informationsverksamhet med bl. a. särskild inriktning på barnen.

All denna planerade eller pågående verksamhet är enligt utskottets mening av stor betydelse och torde tillgodose de tre motionernas syften. De frågor som behandlas i motionerna synes i huvudsak vara sådana att de naturligen faller inom ramen för verksamheten under det nordiska trafiksäkerhetsåret. Någon ytterligare riksdagens åtgärd, som har föreslagits i motion 1981/82:780 (fp), torde därför inte behövas.

Inom ramen för kampanjen "Barn i trafiken" anordnar trafiksäkerhetsverket bl. a. konferenser med kommuner. Därvid fäster verket kommunernas uppmärksamhet på t. ex. de risker för barnen som daghemsutflykter kan innebära i fall som anges i motion 1980/81:457 (s). Bilbälten med bälteskuddar utgör ett gott skydd för många barn. Om kommunerna utrustar daghemmen med bälteskuddar att användas vid utflykter med personalens bilar torde mycket vara vunnet för att öka barnens säkerhet. Så har också skett i viss utsträckning, enligt vad utskottet har erfarit. Utskottet förutsätter att inte bara kommunerna utan även socialstyrelsen, som utövar tillsyn över daghemsverksamheten, ägnar den i motionen väckta frågan uppmärksamhet. En ökad samverkan mellan föräldrar och daghemspersonal bör också kunna bidra till en godtagbar lösning av problemet. Någon riksdagens åtgärd synes därför inte f. n. påkallad.

Föräldrarnas ansvar och medvetenhet är enligt utskottets mening faktorer av mycket stor betydelse för den fråga som behandlas i motion 1980/81:1725 (s). Mindre barns oförmåga att klara sig själva i trafiken är oomtvistad. Det har också framhållits att mindre barn i motoriskt avseende inte är tillräckligt utvecklade för att utföra den samordning av rörelser som är nödvändig för att kunna vistas i trafiken. Alla småbarnsföräldrar påminns dagligen om att deras barn inte är "små vuxna". Men betydelsen av ökad insikt hos *alla* vuxna om barns särart och begränsningar kan inte nog understrykas. Småbarnsföräldrar torde dock vara särskilt mottagliga för information om de risker som barnen löper i trafiken. Utskottet utgår vidare från att kommunerna fortsätter sina ansträngningar att förbättra barnens trafikmiljö och att tillhandahålla lämplig information och undervisning. I sistnämnda avseende spelar också NTF och andra frivilligorganisationer en viktig roll. Med hänvisning till vad sålunda anförts bör motionen inte f. n. föranleda någon riksdagens åtgärd.

I motion 1981/82:424 (fp) yrkas att regler införs om väjningsplikt för bilister vid obehagade övergångsställen. Enligt motionären har nuvarande bestämmelser det felet att de lägger ett ansvar på fotgängarna. Personer med synsvårigheter, äldre människor och inte minst barn har svårt att vid obehagat övergångsställe visa den "försiktighet som betingas av avståndet till och hastigheten hos fordon som närmar sig övergångsstället". Motionären hänvisar också till andra bestämmelser i vägtrafikkungörelsen som ålägger förare att visa särskild hänsyn mot barn, åldringar och personer som av yttre tecken att döma lider av nedsatt syn. Vidare hänvisas till bestämmelsen att "förare som närmar sig obehagat övergångsställe skall anpassa hastigheten så att han ej åstadkommer fara för gående som befinner sig på övergångsstället eller står i begrepp att beträda detta". Det stora antalet olyckor vid obehagade övergångsställen visar att de regler som sålunda gäller för motorförare inte är tillräckligt stränga.

Nuvarande regler utgör enligt utskottets mening en lämplig avvägning av de krav som – enligt vad som framgår ovan – måste ställas på både skyddade och oskyddade trafikanter. Utskottet avstyrker därför motionen.

3 Mopedfrågor

I detta avsnitt behandlar utskottet propositionens avsnitt 4 Mopeden och dess förare samt sex motionsyrkanden.

3.1 Mopedregistrering

Trafiksäkerhetsutredningen har föreslagit att alla mopeder i Sverige skall registreras. Registrering krävs enligt utredningen för att trafikövervakningen skall kunna fungera väl. Om övervakningen blir bättre följs också trafikreglerna bättre. Vidare motverkas trimning. Om mopedens ägare kan identifieras kan man också lättare påträffa sådana mopedister som begår trafikförseelser eller grövre brott, t. ex. väskryckning.

Föredraganden ansluter sig till utredningens överväganden och tillägger att en registrering kan bidra till att minska antalet mopedstöldar. Han framhåller dock att det främst är de unga mopedisterna som skapar problem. En registrering kan uppfattas som onödig av äldre, laglydiga mopedister. Den bör därför bli obligatorisk endast för nya mopeder och i övrigt vara frivillig.

Enligt motion 1981/82:227 (m) bör förslaget om registrering av mopeder avvisas. Motionärerna accepterar ökade kostnader för ökad trafiksäkerhet, men de betvivlar att den effekten nås. Det främsta resultatet blir i stället ökat byråkratiskt krångel.

I motion 1981/82:230 (m) yrkas att riksdagen beslutar om obligatorisk registrering i enlighet med trafiksäkerhetsutredningens förslag. Föredragan-

dens förslag är osmidigt och innebär att det kommer att ta mycket lång tid innan alla mopeder finns i register.

Utskottet ansluter sig till de överväganden som enligt föredraganden talar för registrering av mopeder. Härav följer att motion 1981/82:227 (m) i nu berörd del avstyrks.

Utskottet delar också uppfattningen – enligt motion 1981/82:230 (m) – att en begränsad registrering är förenad med vissa olägenheter. Registreringens brottsförebyggande syfte motverkas – låt vara övergångsvis – om denna endast omfattar nya mopeder. Mopedens ålder torde sakna betydelse för förarens benägenhet att begå trafikförseelser eller grövre brott. Och det är inte bara nya mopeder som trimmas eller stjäls. Enhetliga regler synes dessutom innebära fördelar inte minst från rättvisesynpunkt. Härtill kommer att en registrering av alla mopeder gör det möjligt att nå flertalet mopedister med information särskilt riktad till dem (jfr nedan). Med hänvisning till vad sålunda anförts om mopedregistrering tillstyrker utskottet motionsyrkandet och avstyrker de av regeringen förordade riktlinjerna.

Vad utskottet nu har anfört bör av riksdagen ges regeringen till känna.

3.2 Mopedkort

Enligt trafiksäkerhetsutredningen bör ett kompetensbevis krävas för rätten att få köra moped. Beviset skulle utgöras av ett mopedkort. Kompetenskravet skulle inledningsvis endast avse dem som efter kravets införande fyller 15 år. Det skulle också, till en början, bara gälla teoretiska kunskaper att förmedlas – och prövas – av skolan. Det långsiktiga målet är enligt utredningen att kommunerna svarar för såväl teoretisk som praktisk utbildning. Till kompetenskravet knyter utredningen ett krav att alla mopedförare – utom körkortshavare – som vid det förstnämnda kravets införande fyllt 15 år skall ha mopedkort. Under ett ettårigt inledningsskede skulle kortet kunna anskaffas av sådana personer efter en enkel ansökan utan kompetensprövning. Därmed skulle det bl. a. bli möjligt att nå alla mopedister med information särskilt riktad till dem. Efter inledningsskedet skulle ådagalagd kompetens vara en förutsättning för att få mopedkort.

Föredraganden framhåller att den nya läroplanen för grundskolan gör det naturligt att trafikantutbildningen på högstadiet särskilt inriktas på mopedkörning. Han erinrar vidare om att remissopinionen varit negativ till tanken att utbildningen och prövningen av unga mopedförare till en början endast skulle avse teorikunskaper. Föredraganden skulle också för sin del gärna se att utbildningen redan från början omfattade såväl teoretiska som praktiska kunskaper. Han konstaterar emellertid – utan att förbigå de insatser som görs av flera kommuner och frivilligorganisationer – att varken skolan eller någon annan f. n. kan tillhandahålla en kostnadsfri utbildning med den för hela landet enhetliga kvalitet och omfattning som fordras. Utformningen av

utbildningen måste därför utredas och fastställas innan krav på mopedkort kan införas. Ett beslut om principen att ådagalagd kompetens skall vara en förutsättning för rätt att föra moped bör emellertid fattas redan nu, till vägledning för det erforderliga utredningsarbetet. Kompetenskravet bör dock endast avse dem som efter dettas införande fyller 15 år. För dem skulle ett mopedkort – med egenskap av kompetensbevis – ha den trafiksäkerhetsfrämjande betydelsen att det skulle framstå som något i sig eftersträvänsvärt. Tidpunkten för införande av mopedkort kan inte anges nu och inte heller den närmare utformningen av reglerna. För dem som vid kompetenskravets införande redan fyllt 15 år bör emellertid inte något krav på mopedkort gälla.

I motion 1981/82:227 (m) och motion 1981/82:1893 (s) yrkas att riksdagen avslår förslaget att mopedkort skall införas. I den förstnämnda motionen framhålls att de av trafiksäkerhetsutredningen beräknade kostnaderna – 7,5–30 milj. kr. i inledningsskedet och därefter 0,75–3 milj. kr. per år – synes underskattade. De nackdelar som kostnaderna och den ökade byråkratiska belastningen innebär motsvaras inte av fördelar i form av ökad trafiksäkerhet. Även i motion 1981/82:1893 (s) varnas för onödig byråkratisering. Motionärerna finner det vidare mycket angeläget att utbildningen av mopedförare byggs ut och att den omfattar både teori och praktik. Mopedförarna bör dock kunna tillgodogöra sig utbildningen utan att krav ställs på mopedkort.

Av propositionen framgår inte hur mopedkort skall kunna förvärfvas av den som efter reglernas ikraftträdande fyllt 15 år men som underlåtit att tillgodogöra sig den utbildning som skolan eller någon annan erbjuder. Utskottet delar uppfattningen att ett införande av mopedkort synes förenat med omotiverat stora kostnader och administrativa besvär. En bättre utbildning av mopedförare än f. n. bör kunna ge ett större bidrag till ökad trafiksäkerhet. Med hänvisning till vad sålunda anförts om mopedkort tillstyrker utskottet motionsyrkandena och avstyrker regeringens förslag.

Vad utskottet nu har anförts bör av riksdagen ges regeringen till känna.

I motion 1981/82:230 (m) yrkas att riksdagen beslutar att mopedkort i enlighet med trafiksäkerhetsutredningens förslag skall införas.

Som framgår av redogörelsen för utredningens förslag innebär detta bl. a. att det kompetensbevis som mopedkortet är avsett att utgöra måste förvärfvas av personer som inte ådagalagt den kompetens som är i fråga. Kortet skulle med andra ord i vissa fall bevisa en kompetens, i andra fall endast en identitet. Utskottet vill inte medverka till genomförandet av ett dylikt förslag och avstyrker därför motionsyrkandet.

3.3 Höjd behörighetsålder för förande av moped

I motion 1980/81:750 (m) och i motion 1981/82:279 (partimotion, vpk) yrkas att behörighetsåldern för framförande av moped höjs till 16 år. I båda motionerna hänvisas till erfarenheter från Danmark, där en motsvarande höjning av behörighetsåldern medförde en avsevärd minskning av antalet mopedolyckor.

Föredraganden finner det angeläget att utbildningen av mopedförare knyter an till skolundervisningen. Han vill därför inte förorda att åldersgränsen höjs.

Utskottet gör samma bedömning och avstyrker motionsyrkandena.

4 Körkortsfrågor

I detta avsnitt behandlar utskottet propositionens avsnitt 5 Förarutbildning och 6 Körkort i tung trafik samt 17 motionsyrkanden.

4.1 Obligatorisk utbildningsstart i trafikskola

Föredraganden framhåller att han inte vill upphäva rätten att ge privat körkortsundervisning. Privatutbildningen kan dock förbättras. Särskilt angeläget är att körkortsaspiranten får en riktig utbildningsstart. Erfarenheten visar att man vid privat förarutbildning lätt kommer fel från början. Trafikskolefolk omvittnar hur svårt det är att rätta till från början inlärd fel. För att man skall komma till rätta med dessa förhållanden bör enligt föredraganden utbildningsstarten obligatoriskt ske i en trafikskola. Ett lämpligt antal obligatoriska lektioner föreslås bli fyra. Därmed får eleven den rätta inriktningen på sin utbildning.

I motion 1981/82:233 (fp) framhålls att olika individers utbildningsbehov varierar. Många körkortsaspiranter skulle behöva flera obligatoriska lektioner än det föreslagna antalet fyra. Andra kan behöva färre lektioner. Motionärerna yrkar därför att antalet obligatoriska lektioner i trafikskola inte bör fixeras.

I motionerna 1981/82:228 (m) och 1981/82:1893 (s) yrkas att riksdagen avslår regeringens förslag. I båda motionerna framhålls att ett genomförande av förslaget skulle leda till avsevärt ökade kostnader och svårigheter särskilt för glesbygdsbefolkningen, som ofta har långa avstånd till en trafikskola.

Utskottet delar den i de båda sistnämnda motionerna uttalade uppfattningen. Härav följer att utskottet tillstyrker yrkandena i fråga och avstyrker regeringens förslag. Därmed avstyrks också motion 1981/82:233 (fp) i nu berörd del.

Vad utskottet nu har anfört bör av riksdagen ges regeringen till känna.

4.2 Skärpta krav på privata körkortsutbildare

Enligt nuvarande regler skall en privat utbildare bl. a. ha fyllt 21 år och innehaft körkort i tre år för fordon av det slag som utbildningen avser.

Föredraganden framhåller att det är en krävande uppgift att fungera som lärare i bil utan det dubbelkommando som trafikskolornas bilar är utrustade med. Ökad mognad och längre erfarenhet hos den privata utbildaren är därför önskvärda. Föredraganden förordar att åldersgränsen ändras till 24 år och kvalifikationstiden till fem år. Privata utbildare bör också föra utbildningskort på sätt som sker vid trafikskolorna.

I motion 1981/82:1893 (s) yrkas att riksdagen avslår regeringens förslag.

Utskottet delar emellertid föredragandens uppfattning och avstyrker därför motionsyrkandet.

4.3 Särskilt förarprov för tung motorcykel

Utskottet vill först erinra om att nuvarande regler innebär att körkort för motorcykel kan förvärfvas av den som fyllt 16 år. Körkortshavaren får dock inte köra tung motorcykel förrän han fyllt 18 år. En tung motorcykel har en motor vars slagvolym överstiger 125 kubikcentimeter. Om slagvolymen understiger 125 kubikcentimeter är det fråga om en lätt motorcykel.

Föredraganden framhåller att motorcyklisterna är den mest olycksdrabbade trafikantgruppen. Antalet motorcyklar ökar starkt, och de blir allt större och snabbare. Denna utveckling har satt sina spår i olycksstatistiken. Motorcyklisternas utbildning kräver därför särskild uppmärksamhet. Det är stor skillnad mellan att köra lätt och tung motorcykel. Blivande förare av de tyngre motorcyklarna bör få vänja sig vid fordonen under sakkunnig ledning. Utbildningen bör inledas med fyra obligatoriska lektioner i en trafikskola. För privata utbildare av motorcyklister bör dessutom gälla samma skärpta krav som föreslagits gälla vid privat utbildning för körkort för bl. a. personbil (jfr ovan). För utbildningen av motorcyklister får man f. n. i hög grad lita till de frivilliga motorcykelorganisationerna. Så bör enligt föredraganden bli fallet även i fortsättningen. Därvid kan dock viss ojämnhet i utbildningen uppkomma. Denna motverkas genom ett väl upplagt förarprov, varvid brister i utbildning och körvana kan avslöjas. Föredraganden förordar därför att den som vill få behörighet att föra tung motorcykel skall avlägga förarprov.

I motionerna 1981/82:227 (m), 1981/82:1893 (s), 1981/82:228 (m) och 1981/82:1847 (fp) yrkas att riksdagen avslår regeringens förslag. Enligt de två förstnämnda motionerna grundas förslaget på felaktiga slutsatser av tillgängliga statistiska uppgifter. Någon statistik som visar ett samband mellan olycksfrekvens och motorcykelns storlek finns inte. Förbättrad grundutbild-

ning och fortbildning samt ett aktivt trafiksäkerhetsarbete torde innebära bättre resultat för motorcyklisterna än regeringens förslag. Behovet av förbättrad grundutbildning påpekas också i motion 1981/82:1847 (fp). I motionerna 1981/82:227 (m) och 1981/82:228 (m) framhålls vidare att skärpta krav på körkort för lätta motorcyklar synes ändamålsenliga.

Utskottet är för sin del inte heller övertygat om att ett genomförande av förslaget skulle medföra någon ökning av trafiksäkerheten. Utskottet, som delar motionärernas uppfattning om behovet av förbättrad grundutbildning och fortbildning, tillstyrker därför de motionsyrkanden som nu är i fråga och avstyrker regeringens förslag. Utskottets inställning till frågorna om obligatorisk utbildningsstart i trafikskola och skärpta krav på körkortsutbildare är densamma som angivits ovan.

Vad utskottet nu har anfört bör av riksdagen ges regeringen till känna.

4.4 Höjd behörighetsålder för förande av vissa tunga motorcyklar

Enligt föredraganden bör gränsen mellan tunga och vissa tunga motorcyklar dras vid en motors slagvolym som bör ligga någonstans mellan 500 och 600 kubikcentimeter.

Föredraganden är oroad över olycksutvecklingen när det gäller de största motorcyklarna. Många 18- och 19-åringar drabbas. För att köra de tyngsta motorcyklarna krävs en mognad och en ansvarskänsla som i allmänhet följer med ökad ålder. För rätt att köra de tyngsta motorcyklarna bör därför krävas att föraren fyllt 20 år.

I motionerna 1981/82:227 (m) och 1981/82:1893 (s) yrkas att riksdagen avslår regeringens förslag. Motionärerna åberopar samma skäl som anförts mot förslaget om särskilt förarprov för tung motorcykel. I den sistnämnda motionen framhålls vidare att 18–19-åringar med motorcykelkörkort är mindre inblandade i olyckor än vad deras körkortsandel visar. Däremot är 18–19-åriga bilförare betydligt mer olycksdrabbade än motorcyklisterna i samma åldersgrupp.

Utskottets inställning till detta förslag är densamma som till förslaget om särskilt förarprov för tung motorcykel. Härav följer att utskottet tillstyrker de motionsyrkanden som nu är i fråga och avstyrker regeringens förslag.

Vad utskottet nu har anfört bör ges regeringen till känna av riksdagen.

4.5 Körkort i tung trafik

Föredraganden föreslår att den av riksdagen år 1971 beslutade körkortsreformen, som är endast delvis genomförd, skall ändras så att den som kör tung lastbil utan släpfordon (singellastbil) inte skall behöva ha körkort med behörighet (E) för släpfordon. Riksdagens beslut innebär stora krav på

utbildningskapaciteten. Utbildningen avses omfatta inte bara körskicklighet utan också yrkesfärdigheter såsom lasthantering, kundservice och lämpligt utnyttjande av fordonet. Kostnaderna för att ge denna yrkesinriktade utbildning inom arbetsmarknadsutbildningen och gymnasieskolan beräknas komma att uppgå till 155 milj. kr. per år. Många av dem som yrkesmässigt kör lastbil kommer dock aldrig att behöva köra med släpfordon tillkopplat. Riksdagsbeslutet skulle därför medföra en utbildning som i stor utsträckning går utöver behovet. Med hänsyn härtill och till de dryga utbildningskostnaderna föreslår föredraganden att en ny körkortsbehörighet (C) införs för singellastbilar. Utbildningen för denna behörighet skulle inte vara yrkesinriktad. Med tanke på trafiksäkerheten är det en god behörighetsutbildning som är väsentlig. Vidare föreslås att de som har behörighet att köra buss (DE) också skall få köra singellastbil, eftersom körtekniken är likartad.

I motion 1981/82:1893 (s) yrkas att riksdagen avslår de båda förslagen. I likhet med de anställdas organisationer anser motionärerna att körkortsreformen bör genomföras. Yrkesutbildningen är viktig för dem som arbetar som förare i yrkesmässig trafik. Svenska åkeriförbundet och Biltrafikens arbetsgivareförbund delar motionärernas uppfattning.

Mot bakgrund av vad föredraganden anfört tillstyrker utskottet regeringens förslag och avstyrker de motionsyrkanden som är i fråga. Även utskottet vill emellertid understryka vikten av en god yrkesutbildning – i förening med en rationell resursanvändning – för dem som arbetar som förare i yrkesmässig trafik. Utbildningen bör dock vara anpassad till det verkliga behovet.

4.6 Synprovning i körkortsärenden

Riksdagen godkände i november 1981 vissa riktlinjer i fråga om hälso- och nykterhetsprovningen i körkortsärenden (prop. 1981/82:9, TU 1981/82:2, rskr 1981/82:12). Riktlinjerna innebar främst att den då obligatoriska läkarundersökningen skulle slopas för dem som söker körkort för motorcykel eller personbil. Det skulle normalt räcka med en hälsodeklaration och ett synprov. I propositionen uttalade föredragande departementschefen att synfältsprövning och synskärpeprovning borde få utföras av t. ex. legitimerade optiker. Härför krävdes vissa utbildningsinsatser. Sedan lämplig apparatur hade tagits fram kunde sådan synprovning som avgör om närmare undersökning behövs kanske göras vid trafikskolorna. Det ankom på socialstyrelsen att närmare pröva den frågan. Departementschefen förordade att kravet på läkarundersökningen skulle slopas den 1 januari 1982 och förutsatte att under den närmaste tiden därefter allt fler optiker skulle få behörighet att utföra synprovning. Propositionens riktlinjer innebar att ändringar behövde göras i bl. a. socialstyrelsens föreskrifter för legitimerade optiker.

I motion 1981/82:1403 (m) framhålls att de sålunda angivna riktlinjerna inte har följts av socialstyrelsen. Av de anvisningar som styrelsen har utfärdat – med anledning av riksdagens beslut – framgår att personal vid trafikskolor, men inte optiker, får utföra sådan synprovning i körkortsärenden som avgör om närmare undersökning behövs.

Kommunikationsministern har i februari 1982 – med anledning av en interpellation – upplyst riksdagen om att socialstyrelsen är i färd med att omarbota bl. a. sina anvisningar så att de på ett entydigare sätt skall ge besked om riksdagsbeslutets innehåll. Utskottet vill i detta sammanhang understryka värdet av att såväl trafikskolorna som de legitimerade optikerna använder en säker, enkel och billig synprovningssmetod. Ett genomförande av denna metod förutsätter anpassade utbildningsinsatser såväl för trafikskolornas personal som för de legitimerade optikerna.

Vad utskottet nu har anfört bör av riksdagen ges regeringen till känna.

4.7 Övriga körkortsfrågor

I motion 1981/82:233 (fp) varnas för vådorna av en s. k. intensivutbildning för körkortsaspiranter. I all inlärning betonas vikten av att under en längre tid ge repetition och möjlighet för kunskaperna att mogna. Motionärerna yrkar därför att trafiksäkerhetsverket ges i uppdrag att i samråd med Sveriges trafikskolors riksförbund fastställa en minimigräns för förarutbildningens längd.

Enligt vad utskottet erfarit har trafiksäkerhetsverket ägnat den i motionen väckta frågan ett ingående studium. Man har därvid funnit att intensivutbildningen inte är förenad med några påtagliga olägenheter.

Utskottet ser inget skäl att ifrågasätta verkets bedömning. Motionsyrkandet avstyrks därför.

I motion 1980/81:986 (s) framhålls att körkortsutbildningen ställer onödigt stora krav på teoretiska kunskaper. Den som tar körkort enbart för bil bör inte behöva belasta minnet med mängder av regler som gäller t. ex. tung trafik. Kunskapskrav av den typen borde utgå och ersättas med väsentligare frågor.

Enligt vad utskottet har erfarit pågår f. n. i trafiksäkerhetsverket en översyn av de krav på teoretiska kunskaper som bör gälla för körkort. Avsikten är att i större utsträckning än f. n. begränsa kraven till den körkortsbehörighet som är i fråga. I avvaktan på resultatet av denna översyn synes motionen, i nu berörd del, böra lämnas utan åtgärd.

5 Organisatoriska frågor

I detta avsnitt behandlar utskottet propositionens avsnitt 8 Information och 13 Den framtida organisationen samt tre motionsyrkanden.

Föredragandens överväganden i denna del utgår från tanken att trafiksäkerhetsinformation är av två slag: *dels* sakinformation som hämtar sin näring i rättsregler och som talar till allmänheten i imperativ, *dels* pläderande information, som vädjar till trafikanterna att lära sig mer, uppträda bättre och vara vänligare mot varandra. Sakinformationen är en naturlig myndighetsuppgift för trafiksäkerhetsverket. Den pläderande informationen utförs lämpligare inom ramen för det frivilliga arbete som med brett folkligt stöd utförs av Nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande (NTF). Trafiksäkerhetsverkets medel för sådan pläderande information som inte har anknytning till lagstiftning bör därför efter hand – under tre år – överföras till NTF, som står i kontakt med regionala och lokala trafiksäkerhetsorgan och med en mängd medlemsorganisationer. En sådan omfördelning löser de samverkansproblem som kan ha förekommit och minskar risken för dubbelarbete. Medelsförstärkningen bör av NTF användas främst för större insatser på det regionala och lokala planet. Föredraganden betonar att detta är viktigt inte minst för att det nordiska trafiksäkerhetsåret skall nå önskat resultat.

Föredraganden framhåller vidare att trafiksäkerhetsverkets övergripande samordnings- och planeringsfunktion i trafiksäkerhetsfrågor gör det angeläget att verket har goda kontakter med berörda myndigheter och organisationer. Det nuvarande registerrådet bör avvecklas och ersättas av ett till verket knutet råd för samordning och planering med uppgift att ge det för myndigheter och organisationer gemensamma trafiksäkerhetsarbetet en *fastare form*. Därigenom kan man få till stånd det samråd som behövs för att genomföra en övergripande planering av detta arbete. Rådet kan i sin långtidsplanering se till att statliga besparingsmål iakttas.

I motion 1981/82:229 (m) yrkas att riksdagen avslår förslaget till ändrad arbetsfördelning i fråga om trafiksäkerhetsinformation. En överföring av informationsmedel till NTF skulle innebära att man tog pengar från en fungerande enhet för att bygga upp en regional NTF-administration. Risken är stor att det inte blir pengar över till en aktiv trafiksäkerhetsinformation. Trafiksäkerhetsverket har redan en väl fungerande regional organisation och ett gott samarbete med kommunerna genom de kommunkonferenser som verket anordnar.

I motion 1981/82:1848 (fp) yrkas att riksdagen beslutar att samarbetsformer för trafiksäkerhetsarbetet utformas så att de frivilliga organisationernas medverkan underlättas. En överföring av informationsmedel från trafiksäkerhetsverket till NTF får inte medföra en minskning av det stöd som andra frivilligorganisationer får från verket. Samarbetsformerna mellan NTF och

övriga frivilligorganisationer bör fastställas så att statliga medel som ställs till förfogande för ökad trafiksäkerhet ger största möjliga utbyte.

I motion 1981/82:1893 (s) framhålls att årets budgetproposition innebär en stark minskning av anslagen för trafiksäkerhetsinformation. Vidare framgår det inte av propositionen hur trafiksäkerhetsverkets informationsverksamhet skall krympas, vilka omdisponeringar som skall göras och vilka rationaliseringsvinster som därigenom skall uppnås. Verket har en långtidsplan för sin informationsverksamhet som sträcker sig över hela 1980-talet. Genom minskade anslag till denna verksamhet torde även informationen via massmedia komma att minska, till förfång för svaga grupper i samhället. Motionärerna har ingen invändning mot att en del av trafiksäkerhetsverkets verksamhet överförs till NTF. Men den totala anslagsvolymen får inte minska och osäkerheten om vilka delar av informationen som skall bortfalla måste undanröjas. Regeringen bör se till att en planerad genomgång görs av hur trafiksäkerhetsinformationen skall bedrivas. Ingen väsentlig informationsuppgift bör få utgå. Trafiksäkerhetsverkets stöd till t. ex. Motorförarnas helnykterhetsförbund får inte äventyras. Riksdagen bör få en redogörelse för resultatet av denna genomgång senast i 1983 års budgetproposition.

Utskottet delar uppfattningen att trafiksäkerhetsintressets förankring i en bred folkopinion utgör en tillgång som på allt sätt bör tillvaratas för att främja en ökad trafiksäkerhet. Information är en åtgärd som kan användas mot nästan varje trafiksäkerhetsproblem. NTF och andra frivilliga organisationer tillhandahåller i stor utsträckning sådan information för att söka tillgodose ett nära nog omätligt behov. Den omfördelning av roller och resurser i informationsverksamheten som föredraganden förordar synes mot den angivna bakgrunden naturlig. Medlemmar i NTF är 71 riksorganisationer, 24 länsförbund för trafiksäkerhet samt trafiksäkerhetsföreningarna i Stockholm, Göteborg och Malmö. Trafiksäkerhetsnämnder i bortemot 200 kommuner och trafiksäkerhetsråd i 50 kommuner innebär goda samarbetsmöjligheter för NTF på det lokala planet. Något behov av att bygga upp en regional eller lokal organisation synes sålunda inte föreligga.

Med hänvisning till det anförda avstyrker utskottet motion 1981/82:229 (m).

Med anledning av de två övriga motioner som nu är i fråga vill även utskottet framhålla vikten av att frivilligorganisationerna på trafikområdet får fortsatt stöd för sin trafiksäkerhetsfrämjande verksamhet. Utskottet delar vidare uppfattningen om betydelsen av trafiksäkerhetsinformation via massmedia. Dessa frågor bör enligt utskottets mening klarläggas av regeringen och redovisas för riksdagen i samband med den vidare förändringen av informationsverksamheten på trafiksäkerhetsområdet. Utskottet förutsätter att så sker. Ifrågasvarande motionsyrkanden synes därför kunna lämnas utan åtgärd.

Utskottet har ingen invändning mot att det till trafiksäkerhetsverket knutna registerrådet avskaffas och att ett råd för samordning och planering upprättas.

Med hänvisning till vad sålunda anförts om organisatoriska frågor tillstyrker utskottet de av regeringen förordade principerna för trafiksäkerhetsarbetets organisation i nu berörda delar.

6 Övriga motionsyrkanden

Propositionen innehåller bl. a. ett avsnitt 10 Vissa frågor angående motorfordon, ett avsnitt 11 Vissa andra trafiksäkerhetsfrågor och ett avsnitt 12 Viltolyckorna i trafiken. Avsnitten behandlar till en del frågor som omfattas av återstående motionsyrkanden. Utskottet behandlar i det följande dessa yrkanden.

6.1 Bilbälten och annan bilutrustning

I de under den allmänna motionstiden år 1981 väckta motionerna 1980/81:1341 (s) och 1980/81:1342 (m) samt i motion 1981/82:231 (m) framställs yrkanden om obligatorisk användning av bilbälten i baksäten på personbilar. I de båda förstnämnda motionerna framhålls att tvingande regler bör föregås av en upplysningskampanj. Den sistnämnda motionen kompletteras av ett andrahandsyrkande – att nuvarande bestämmelser om bilbälten i baksätet bör upphävas – om riksdagen inte beslutar om obligatorisk användning.

Enligt föredraganden är nyttan av bilbälten i baksätet ovedersäglig. De används dock i alltför liten omfattning. Användningen ökar genom information. Så skedde innan nuvarande bestämmelser om obligatorisk bältesanvändning i framsätet infördes. Erfarenheten talar sålunda för att frivillighet – sporrade av upplysning – bör prövas före obligatorisk användning.

Utskottet delar föredragandens uppfattning och förutsätter att en målmedveten informationsverksamhet bedrivs för att bältesanvändningen skall öka. Med hänvisning till vad sålunda anförts avstyrker utskottet motionerna 1980/81:1341 (s), 1980/81:1342 (m) och 1981/82:231 (m) yrkande 1.

Utskottet avstyrker även andrahandsyrkandet i motion 1981/82:231 (m).

I den under den allmänna motionstiden år 1981 väckta motionen 1980/81:266 (m) yrkas att det undantag som nu gäller i taxibilar från skyldigheten att använda bilbälte i framsätet skall slopas, i första hand för passageraren och i andra hand för föraren.

Av propositionen framgår att förstahandsyrkandet avses bli tillgodosett.

Vad gäller den fråga som omfattas av andrahandsyrkandet hänvisar föredraganden till taxiförarnas ljumma intresse av att använda bilbälte. Han vill därför inte nu införa tvingande regler utan förordar samverkan med branschens organisationer i syfte att söka ändra taxiförarnas inställning.

Utskottet, som delar föredragandens uppfattning, vill framhålla att ett gott föredöme från taxiförarnas sida synes vara ägnat att öka den allmänna bältesanvändningen.

Med hänvisning till det anförda synes motionen kunna lämnas utan åtgärd.

I motion 1981/82:784 (c) yrkas att nymonterade bilbälten förses med enhetliga lås. I motion 1981/82:1017 (s) yrkas att utredningar görs *dels* om sätt att göra bilbälten säkrare och enklare att använda, *dels* om standardisering av olika bilmärkens dörrstängningsanordningar. Okunnighet om bältes- och dörrlåsens funktion kan innebära att passageraren i en kritisk situation inte tillräckligt snabbt kan spänna av sig bältet och ta sig ur bilen.

Utskottet har tidigare (se bl. a. TU 1979/80:25) behandlat frågan om enhetliga lås på bilbälten. Utskottet har därvid framhållit det angelägna i att det internationella standardiseringsarbetet på detta område påskyndas. Resultat har – enligt vad utskottet erfarit – nåtts så till vida som bälteslåsens utlösningmekanismer numera skall markeras på ett enhetligt sätt. Ensidigt svenska regler – som föreslås i den förstnämnda motionen – bör enligt utskottets mening undvikas. Även frågan om enhetliga dörrstängningsanordningar synes vara en inte oväsentlig uppgift för det internationella harmoniseringsarbetet. Detta torde också utgöra ett mera ändamålsenligt forum än de föreslagna utredningarna för att tillgodose de syften som är i fråga. Utskottet förutsätter att man i det internationella samarbetet från svensk sida aktivt verkar för en lösning av de berörda problemen.

Med hänvisning till vad sålunda anförts avstyrker utskottet motionerna.

I motion 1981/82:1893 (s) hänvisas till ett förslag av trafiksäkerhetsutredningen om obligatorisk utmärkning av lastbil med tillkopplad släpvagn. Utmärkningen skulle bestå i en skylt med texten "Släp" att placeras framtill på lastbilens högra sida med texten läsbar bakifrån. Motionärerna ansluter sig till utredningens förslag, eftersom det värnar om de oskyddade trafikanternas säkerhet.

Föredraganden framhåller att det är förenat med praktiska svårigheter att alltid ge skylten en sådan placering att den får avsedd informationseffekt. Han vill därför inte införa tvingande bestämmelser utan förordar en frivillig användning.

Utskottet ansluter sig till föredragandens bedömning och avstyrker motionsyrkandet.

I motion 1981/82:174 (s) framhålls betydelsen av de trafikvarningar som förekommer i lokalradion. Regler bör därför införas som föreskriver att en radiomottagare måste finnas i alla bilar.

De regler som motionärerna föreslår skulle innebära ett förbud att köra bil som saknar radio. Motionen avstyrks.

I motion 1981/82:1408 (m) yrkas att bestämmelsen om att personbilar skall vara försedda med strålkastar rengörare skall upphävas. Dessa anordningar fungerar enligt motionären i regel dåligt eller inte alls.

Bestämmelsen i fråga gäller för bilar fr. o. m. 1974 års modell. Motionärens anmärkning, som avser flera årsmodeller men i synnerhet 1974 års modell, är enligt vad utskottet har erfarit inte utan fog. Hållbarhet och driftsäkerhet har på senare år blivit bättre men är ännu inte fullt godtagbara. Produktutvecklingen på området bör dock kunna medföra avsevärda förbättringar. Strålkastar rengörare synes fullgöra en för svenska väg- och klimatförhållanden inte oväsentlig uppgift. Utskottet är med hänvisning till det anförda inte berett att tillstyrka motionen.

6.2 Kontrollbesiktning

I motion 1981/82:1020 (m) yrkas att intervallen mellan kontrollbesiktningar av bilar förlängs. AB Svensk bilprovnings avgifter har höjts kraftigt. Kostnaden för färden till och från bilprovningsanläggningen blir alltmera kännbar, särskilt för glesbygdsbefolkningen. Mången arbetsinsats och arbetsförtjänst går förlorad till följd av förrättningarna. Å andra sidan har bilarnas hållbarhet förbättrats. Bilägarna vårdar också sina bilar bättre än förr. Personbilarnas årliga körsträcka har minskat och torde numera understiga 1 200 mil i genomsnitt. Alla dessa omständigheter talar för att mellanrummen mellan besiktningarna bör förlängas. Första besiktning bör ske först efter tre år. Den andra när bilen är fem år. Därefter, eller kanske först när bilen är ännu äldre, bör årliga besiktningar äga rum.

I motion 1981/82:1845 (c) yrkas att Tärnaområdet får tillgång till kontrollbesiktning en à två dagar per vecka. Befolkningen där är i dag hänvisad till Storuman för kontrollbesiktningar. Vägen dit är 135 km lång. Kundunderlaget i Tärnaområdet är tillräckligt stort för att berättiga besiktningsverksamhet där i angiven omfattning. Lokaler finns som skulle kunna användas.

I motion 1981/82:1888 (s) yrkas att de samhällsekonomiska konsekvenserna av skilda alternativ för bilprovning i glesbygd skall kartläggas. Motionärerna framhåller att fordonsägare i Funäsdalen har en genomsnittlig resväg på 300 km fram och åter till kontrollbesiktningen i Sveg. De långa resvägarna där och i annan glesbygd åsamkar fordonsägarna stora kostnader. Om bilprovningstillämpligheter anläggs i glesbygd drabbas samhället av kostnader för verksamheten. De merkostnader som fordonsägarna drabbas av står inte i

rimlig proportion till samhällets kostnader för att upprätta filialerna.

Utskottet har erfarit att en framställning liknande den i motion 1981/82:1020 (m) nyligen har överlämnats till regeringen och att framställningen f. n. remissbehandlas. Utskottet har vidare erfarit att Svensk bilprovning undersöker möjligheter att söka tillmötesgå de tre motionernas syften. I fråga om besiktningar i glesbygd studeras sålunda görligheten av en uppsökande verksamhet. Frågan om erforderlig besiktningssfrekvens omfattar svårbedömda trafiksäkerhetsmässiga och ekonomiska överväganden, som synes kräva en viss tidsutdräkt.

Utskottet ser med tillfredsställelse att de i motionerna behandlade frågorna utreds på sätt som f. n. sker. I avvaktan på resultatet av denna utredning bör motionerna enligt utskottets mening inte föranleda någon riksdagens åtgärd.

I motion 1980/81:749 (m) yrkas att besiktning av brandförsvarets fordon skall ske en gång årligen. Nuvarande ordning, som innebär att utryckningsfordon skall kontrollbesiktigas två gånger per år, medför onödiga kostnader. Körsträckorna är merendels mycket korta. Skötseln och internkontrollen av de kommunala brandförsvarens fordon utförs av välutbildad personal och på sådant sätt att kontrollbesiktning mer än en gång per år synes obefogad. Beredskapen försämras då kontrollbesiktningarna måste göras på annan ort än där brandstationen ligger. Kommunernas sammanlagda kostnader för dessa kontrollbesiktningar uppgår till ca 2 milj. kr. per år. En halvering av kostnaden skulle innebära att medel kunde friställas till användning för en effektivare räddningstjänst.

Vid tidigare behandling av den fråga som omfattas av motionen har utskottet hänvisat till yttranden från trafiksäkerhetsverket och Svensk bilprovning. Av verkets yttrande framgick att ett fordonas trafiksäkerhet inte enbart beror av dess användning och körsträcka, att brister, särskilt på äldre fordon, kan uppstå utan samband med användningens omfattning och frekvens samt att fordon med låg nyttjandegrad i regel får relativt stor livslängd. Verket underströk också att olägenheterna med kontrollbesiktningar på Svensk bilprovnings stationer till stor del kunde undvikas genom att besiktningarna på begäran av vederbörande huvudmän utfördes på fordonens stationeringsorter. I det yttrande från Svensk bilprovning som utskottet hänvisade till framhölls att långvarig uppställning av fordon i vissa fall kan resultera i fel som innebär allvarlig fara för trafiksäkerheten och att en undersökning av förekommande fel hos brandbilar hade visat att dessa ofta var behäftade med brister av betydelse för trafiksäkerheten.

Utskottet har – i samband med behandlingen av den motion som är i fråga – från Svensk bilprovning erfarit att andelen brandbilar som fått anmärkning vid besiktning gått ned avsevärt på senare år. Under år 1981 befanns dock alltså mellan var tredje och fjärde brandbil ha fel av betydelse för trafiksäkerheten. Samma år belades brandbilar med körförbud i tre fall. Mot

denna bakgrund saknas enligt bolagets uppfattning skäl att minska antalet besiktningstillfällen. Utskottet gör samma bedömning och avstyrker därför motionen.

6.3 Klassificering av vissa bärgningsbilar som utryckningsfordon

I motion 1981/82:1852 (s) begärs en utredning om möjligheterna att klassificera s. k. tungbärgningsbilar som utryckningsfordon. Dessa bilar, vilkas tjänstevikt överstiger 10,5 ton, har en mycket omfattande utrustning som kommer till nytta vid svåra olyckor. Förarnas arbete är svårt när de inte kommer fram snabbt nog i trafiken och när de vet att det hänger på dem om människor som sitter fastklämda efter en bilolycka skall kunna räddas till livet.

Utskottet har förståelse för de berörda problemen och vill peka på möjligheten för polisen att i de fall som motionärerna beskriver ställa ett utryckningsfordon till förfogande som eskort åt bärgningsbilen. Nuvarande regler om de motorfordon som får registreras som utryckningsfordon är dock enligt utskottets mening ändamålsenliga, varför motionen inte kan tillstyrkas.

6.4 Helgförbudet mot trafik med tyngre lastfordon

I motion 1981/82:1022 (m, c) yrkas att riksdagen uttalar sig för att förbudet mot trafik med tyngre lastfordon helt slopas eller slopas på försök. Motionärerna hänvisar till uppgifter från bl. a. Svenska åkeriförbundet och Svenska transportarbetareförbundet, som båda ifrågasätter förbudets betydelse för ökad trafiksäkerhet. Motionärerna framhåller lastbilstransporternas stora betydelse för näringslivet, att förbudet innebär en diskriminering av en viktig del av transportapparaten och att detta leder till ökade kostnader för näringsliv och konsumenter samtidigt som det medför olägenheter för åkeriägare och anställda. Då dessutom stor tvekan råder om förbudets trafiksäkerhetsmässiga effekt bör detta slopas, åtminstone på försök under ett antal år.

Enligt utskottets mening bör ett slopande av ifrågavarande förbud övervägas endast om uppenbara skäl föreligger. Förbudets uppgift är att öka framkomligheten på vägarna vid toppar i personbilstrafiken så att riskerna för olycksfall minskar och trafiksäkerheten ökar.

De tider då förbudet gäller kungörs i god tid. För innevarande år gäller att tiderna för förbudet kraftigt har begränsats i jämförelse med tidigare år. Med förutseende planering och med utnyttjande av de timmar på dygnet då förbudet suspenderas torde därför förbudets olägenheter för berörda intressenter kunna avsevärt minskas. Dispensmöjligheterna bör också uppmärksammas.

Med hänvisning till vad sålunda anförts avstyrker utskottet motionen.

6.5 Hastighetsbegränsningar

I motion 1981/82:279 (partimotion, vpk) yrkas att högsta tillåtna hastighet fastställs till 90 km/tim och att högre hastigheter endast i undantagsfall skall få medges. Motionärerna hänvisar till en uppgift i propositionen att en sänkning av hastigheten från 110 km/tim till 90 km/tim skulle medföra en minskning av personskadeolyckorna med 20 %. Trots denna omständighet vill inte regeringen föreslå en allmän sänkning av hastigheten utan stannar vid en rekommendation om återhållsamhet när det gäller att i fortsättningen bestämma nya hastighetsgränser över 90 km/tim.

Enligt föredraganden är tiden ännu inte mogen för en hastighetsbegränsning sådan som den föreslagna. Den skulle, i vart fall till en början, inte uppfattas som meningsfull av allmänheten. Möjligheterna till bevakning är begränsade. Alltför många överträdelser skulle i sin tur medföra att trafikregler i allmänhet efterlevdes sämre än f. n. Om trafikanterna allmänt skulle iaktta de hastighetsgränser som gäller skulle antalet olyckor minska avsevärt. Schablonbeloppen för penningböter vid hastighetsöverträdelser har nu fördubblats. Dessa förseelser bör därför rimligen minska.

Utskottet, som inte har någon erinran mot vad föredraganden anför, förutsätter att alla möjligheter tillvaratas för att ordna en så rationell och effektiv trafikövervakning som möjligt. Av utskottets ställningstagande följer att motionsyrkandet avstyrks.

I motion 1981/82:1419 (m) yrkas att alla generella hastighetsbegränsningar som avser högre hastighet än 50 km/tim och som gäller utanför tätorter skall omvandlas till rekommendationer. Motionären menar att förarens eget omdöme – i de fall han avser – medför en till väg- och trafikförhållandena bättre anpassad hastighet än en skyltning, som inte regelmässigt kan fylla den funktionen så att den av trafikanterna uppfattas som meningsfull. Överträdelser av rekommenderade hastigheter skulle medföra påföljd endast i de fall de medverkat till en olycka.

Utskottet har vid ett flertal tillfällen – senast i betänkande TU 1979/80:25 – behandlat motioner av den innebörd som nu är i fråga. Utskottets avgörande invändning mot en generell tillämpning av rekommenderade hastighetsgränser är att de skulle kunna medföra ett ökat antal risktaganden och därmed menliga följder för trafikanterna, även de mest omdömesgilla.

Med hänvisning till vad sålunda anförts avstyrker utskottet motionen.

6.6 Rehabilitering av rattfyllerister

I motion 1981/82:1868 (fp) framhålls att en försöksverksamhet med rehabiliteringsåtgärder för rattfyllerister bör inledas i Sverige.

Av propositionen framgår att trafiksäkerhetsutredningen – till följd av riksdagens beslut med anledning av proposition 1975/76:155 om vissa körkortsfrågor (TU 1975/76:28, rskr 1975/76:390) – har studerat den i motionen behandlade frågan. Utredningen har redovisat erfarenheter från Förenta staterna, där rehabiliteringsåtgärder för rattfyllerister prövas med utgångspunkt i tanken att utbildning och behandling från individualpreventiv synpunkt kan vara effektivare än straff. De amerikanska erfarenheterna manar enligt utredningen inte till efterföljd. Det starka sambandet mellan trafiknykterhetsbrott och annan brottslighet talar för att frågan om rehabiliteringsåtgärder för rattfyllerister bör bedömas av frivårdskommittén (Ju 1979:5) som studerar kriminalvård i frihet och alternativ till frihetsstraff för andra brottslingar.

Av propositionen framgår vidare att frivårdskommittén avser att behandla frågan om att på försök införa s. k. kontraktsvård för bl. a. trafiknykterhetsbrottslingar. Sådan vård används i Förenta staterna främst för återanpassning av narkotikamissbrukare. Frivårdskommittén överväger vidare om allmänpreventionens krav kan tillgodoses utan frihetsstraff vid bl. a. trafiknykterhetsbrott. I samband därmed studeras erfarenheter från Finland, där många rattfyllerister döms till ett villkorligt fängelsestraff. Sådant straff skulle kunna kombineras med tillsyn av den dömde.

Motionärerna framhåller att trafiksäkerhetsutredningen hade fått i uppdrag att lägga fram förslag om rehabiliteringsåtgärder. De konstaterar att någon konkret förslag inte föreligger. Utredningen har dessutom bortsett från en del av problemet genom att alltför mycket betona ett samband mellan rattfylleri och kriminalitet i allmänhet. De amerikanska erfarenheterna talar enligt motionärerna för att försöksverksamhet med rehabiliteringsåtgärder nu bör inledas i Sverige.

Enligt utskottets mening är det värdefullt att nya vägar prövas för att komma till rätta med det synnerligen allvarliga trafiksäkerhetsproblem som alkoholförtäring kan innebära. Den s. k. kontraktsvård som frivårdskommittén studerar innebär vård i enlighet med ett behandlingsprogram i stället för straff. Sådan vård synes till stor del kunna tillgodose de krav på rehabiliteringsåtgärder som motionärerna framställer. Frivårdskommitténs arbete kommer att medföra att förutsättningarna för att införa kontraktsvård i Sverige blir allsidigt bedömda. I avvaktan på denna bedömning synes motionen inte böra föranleda någon riksdagens åtgärd.

6.7 Rökning och bilkörning

I motion 1980/81:1735 (s) yrkas att riksdagen beslutar att hos regeringen anhålla om en undersökning av rökningens betydelse som riskfaktor vid bilkörning. Den som kör måste vara helt koncentrerad på vägen, den omgivande trafiken och bilens manövrering. Att samtidigt ta fram, tända och röka en cigarett sänker koncentrationen. Risker uppstår också då tappad glöd måste släckas. Härtill kommer medicinsk påverkan, inte minst i form av försämrat mörkerseende.

Rökningens medicinska skadeverkningar på lång sikt synes ovedersägliga. Det förefaller vidare sannolikt att rökning vid ratten är en faktor – bland andra – som kan ha en menlig inverkan på förarens uppmärksamhet och därmed på trafiksäkerheten. Utskottet förutsätter att trafiksäkerhetsverket och statens väg- och trafikinstitut ger akt på sådana faktorer och, om erforderligt, föreslår lämpliga åtgärder. Någon riksdagens åtgärd synes sålunda motionen inte påkalla, varför denna avstyrks.

6.8 Viltolyckorna i trafiken

I motion 1981/82:1844 (c) yrkas att regeringen vidtar åtgärder för att begränsa viltolyckorna. Motionärerna erinrar om den kraftiga ökningen av viltolyckorna och de skador på liv och egendom som denna utveckling medför. Siktröjning, viltstängsel, älgvarningsmärken, viltspelar och ökad avskjutning har inte hjälpt. Ytterligare åtgärder krävs. Personskadorna måste kunna begränsas genom forsknings- och utvecklingsarbete i fråga om bilarnas konstruktion. Avskjutningen bör öka ytterligare. Inventeringar i ökad omfattning är viktiga för att kartlägga älgarnas vandringar och därmed bidra till att förebygga olyckor.

Föredraganden framhåller att ett omfattande forsknings- och utredningsarbete har visat att det inte finns några enkla medel för att avsevärt minska antalet viltolyckor. Att söka begränsa älgstammens tillväxt bör främst komma i fråga. Ökad avskjutning är nödvändig i vissa särskilt olycksdrabbade områden. Frågor om älgstammens storlek, avskjutning och jakttidens längd kommer att behandlas i regeringens proposition om den framtida älgjaktens utformning. Siktröjningar är effektiva om de genomförs fortlöpande och konsekvent. De är emellertid liksom viltstängsel mycket kostsamma. Föredraganden anser att hastighetsbegränsning till 70 km/tim och varningsskyltning på flera vägsträckor bör införas, även om effekten inte kan antas bli särskilt stor.

Utskottet är allvarligt oroat över det växande antalet viltolyckor, som numera utgör mer än en tredjedel av antalet polisrapporterade trafikolyckor. Utskottet nödgas konstatera att några snabbt verkande åtgärder – trots forskning och utredningar – inte föreslås i propositionen. Behovet av sådana

åtgärder framstår dock för var dag som alltmer uppenbart. Utskottet förutsätter att förslag om en av trafiksäkerhetsskäl ökad avskjutning av framför allt älg snarast föreläggs riksdagen. Utskottet utgår vidare från att trafikanterna i högre grad än f. n. uppmärksammas på de risker som viltet innebär och på vikten av att respektera viltvarningsmärken. I avvaktan på nämnda förslag bör motionen inte föranleda någon riksdagens åtgärd.

6.9 Vissa frågor angående motorcyklar och motorcyklister

I den under den allmänna motionstiden 1981 väckta motionen 1980/81:186 (c) hänvisas till ett förslag av trafiksäkerhetsutredningen om cylindervolymgränsen för lätt motorcykel. Motionärerna vill inte att förslaget skall genomföras.

Av propositionen framgår att föredraganden har samma inställning. Motionen kan sålunda lämnas utan åtgärd.

I motion 1981/82:1847 (fp) yrkas att regeringen nogsamtt följer den tekniska utvecklingen av motorcyklar. Av motionen framgår att motionärerna vill att regeringen uppdrar åt trafiksäkerhetsverket att följa den nämnda utvecklingen. Så sker redan, varför motionen i nu berörd del kan lämnas utan åtgärd.

I motion 1981/82:1877 (fp) fästs uppmärksamheten på miljöstörningar som kan vållas av vissa terränggående motorcyklar. Dessa används till en del av samerna. Deras användning bör betraktas som nyttobruk och vara tillåten. Skulle terrängmotorcyklar vinna ökande marknad för fritidsändamål kan man befara att de blir ett besvärande hot mot miljön. Utvecklingen bör uppmärksammas, så att lämpliga motåtgärder kan sättas in för att värna om miljön. Regeringen bör få i uppdrag att vidta åtgärder som begränsar användningen av terränggående motorcyklar till endast nyttobruk.

Bestämmelserna i terrängkörningslagen (1975:315) innebär avsevärda begränsningar av möjligheterna till miljöstörningar. Lagen ger också naturvårdsverket rätt att meddela kompletterande bestämmelser. Även lokala trafikföreskrifter kan användas för att värna om miljön. Vid förarutbildningen av motorcyklister betonas vidare nödvändigheten av att undvika sådana miljöstörningar som motionären befara. Goda möjligheter synes alltså föreligga att tillgodose motionärens syfte utan att man behöver tillgripa sådana svåra gränsdragningar som hans förslag innebär.

Med hänvisning till vad sålunda anförts avstyrker utskottet motionen.

I motion 1981/82:1867 (fp) hänvisas till en regel i vägmärkesförrordningen om omkörningsförbud. Motsvarande märke innebär förbud att köra om andra motordrivna fordon än motorcyklar utan sidovagn och mopeder. Bil får alltså köra om motorcykel, säger motionärerna, men motorcykel får inte köra om en bil. Motorcyklister behöver ofta mera plats än vad som återstår av

vägbanan när en bil kör om. Omkörningsförbud är vanligast på sträckor där vägen är smal. Motorcyklisten tvingas, när han blir omkörd, ofta ut på den vita markeringslinjen som kan vara hal och därmed farlig. Ett tvåhjuligt fordon får lättare sladd än ett fyrehjuligt. I de vita markeringslinjerna borde användas ett mera strävt material än det nuvarande. Trafiksäkerhetsverket bör närmare studera de berörda problemen.

Enligt utskottets mening är de omkörningar som motionärerna talar om inte påfallande vanliga. Problemet synes bäst kunna angripas genom information. Utskottet förutsätter att så sker. Vad gäller materialet i de vita markeringslinjerna utgår utskottet från att frågan uppmärksammas av berörda myndigheter. Någon riksdagens åtgärd synes sålunda inte erforderlig, varför motionen avstyrks.

6.10 Reflexutrustning på cyklar

I den under den allmänna motionstiden 1981 väckta motionen 1980/81:754 (fp) framhålls att en överenskommelse bör träffas mellan trafiksäkerhetsansvariga myndigheter och cykeltillverkare om reflexutrustning på cyklar. En sådan överenskommelse gäller i Finland och innebär att cyklarna är försedda med fram-, sido-, bak- och trampreflexer.

Av propositionen framgår att även föredraganden gärna ser att överenskommelser av den nämnda innebörden kommer till stånd. Motionen synes sålunda kunna lämnas utan åtgärd.

6.11 Förbudet att gå mot rött ljus

I motionerna 1981/82:1401 (m) och 1981/82:1832 (fp) framställs yrkanden som båda syftar till ett upphävande av nuvarande straffsanktion vid överträdelse av förbudet att gå mot rött ljus. Motionärerna framhåller att det är ytterst få personer som bryr sig om förbudet och att polisens möjligheter till övervakning är begränsade. Det är otillfredsställande att ha lagar som inte efterlevs; de få som bötfälls känner sig orättvist behandlade. Barn måste också få en säregen inställning till straffbestämmelsers innebörd.

Utskottet har i sitt av riksdagen godkända betänkande TU 1978/79:25 (rskr 1978/79:368) utförligt behandlat ifrågavarande spørsmål. Utskottet motsatte sig en ändring av gällande regler under hänvisning bl. a. till risken att en avskaffad straffsanktion kunde uppfattas som ett avskaffat förbud. Detta bedömdes i sin tur ha svåröverskådliga konsekvenser för trafiksäkerheten. Utskottet beaktade också NTF:s bedömning, som innebar att gällande regler är ändamålsenliga med hänsyn till barnens säkerhet.

Utskottet vidhåller sin inställning och vill framhålla vikten av åtgärder ägnade att öka trafikanternas respekt för förbudet och därmed för varandra. För att nå detta syfte fordras inte bara ökad information, utan också tekniska

lösningar i fråga om signalsystemens funktion vid skiftande trafikförhållanden.

Med hänvisning till vad sålunda anförts avstyrker utskottet motionerna.

6.12 Vägskyltar

I motionerna 1980/81:986 (s) och 1981/82:1386 (m) framhålls att mängden vägs skyltar på vissa platser och vägvägsnitt har blivit så stor att trafikanterna inte kan urskilja och uppfatta deras budskap utan fara för uppmärksamheten på vägen. Skyltanhopningen blir därigenom – tvärtemot syftet – en fara för trafiksäkerheten.

Utskottet delar motionärernas uppfattning och vill fästa uppmärksamheten på regeringens uttalande i proposition 1978/79:111 (TU 1978/79:27) att de myndigheter som meddelar olika typer av trafikföreskrifter bör tänka på följderna för skyltsättningen av sina beslut. Det är vidare en uppgift för trafiksäkerhetsverket att beakta skyltsättningens betydelse för trafiksäkerheten. Även om syftet med motionärernas yrkanden sålunda synes tillgodosett, förutsätter utskottet att regeringen erinrar berörda myndigheter om sitt uttalande som inte synes ha haft någon mera påtaglig verkan. Utskottet finner sålunda att motionsyrkandena kan lämnas utan åtgärd.

I motion 1981/82:1382 (c) yrkas att skyltar med landskapsnamn bör sättas upp vid landskapsgränserna. Med sin ovan redovisade syn på skyltsättningen längs våra vägar kan inte utskottet biträda motionärernas önskemål. Landskapsskyltar har ingen betydelse från trafiksynpunkt men kan naturligtvis ha andra värden. Det torde dock närmast ankomma på vägverket att pröva frågan, varför någon riksdagens åtgärd ej synes påkallad. Utskottet avstyrker motionen.

6.13 Information om trafiklagstiftning och parkeringsbestämmelser

I motion 1980/81:986 (s) yrkas att information om nyheter inom trafiklagstiftningen bör bifogas den årliga kallelsen till Svensk bilprovning. Vidare framhålls att kommunerna varje år bör ställa ett tryckt koncentrat av parkeringsbestämmelserna till förfogande.

Enligt utskottets mening tillgodoses behovet av information av det förstnämnda slaget inom ramen för nuvarande informationsverksamhet, som särskilt via massmedia torde ha större genomslagskraft än den broschyr som motionärerna avser. Vad gäller det andra önskemålet utgår utskottet från att det beaktas av kommunerna. Någon riksdagens åtgärd synes inte böra komma i fråga, varför motionen i nu berörd del avstyrks.

Beträffande övriga här ej berörda delar av propositionen har utskottet inte funnit anledning till erinran eller särskilt uttalande.

7 Hemställan

Utskottet hemställer

1. beträffande *målsättningen för ökad trafiksäkerhet*
att riksdagen avslår motion 1981/82:279 (vpk) yrkande 1,
2. beträffande *trafikantutbildning m. m.*
att riksdagen
 - a. avslår motion 1981/82:227 (m) yrkande 1,
 - b. lämnar motion 1981/82:780 (fp) utan åtgärd,
 - c. lämnar motion 1980/81:457 (s) utan åtgärd,
 - d. lämnar motion 1980/81:1725 (s) utan åtgärd,
 - e. avslår motion 1981/82:424 (fp),
3. beträffande *mopedregistrering*
att riksdagen med avslag på regeringens förslag i denna del och på motion 1981/82:227 (m) yrkande 2 i motsvarande del samt med bifall till motion 1981/82:230 (m) yrkande 1 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet härom anfört,
4. beträffande *mopedkort*
att riksdagen med avslag på regeringens förslag i denna del och på motion 1981/82:230 (m) yrkande 2 samt med bifall till motionerna 1981/82:227 (m) yrkande 2 i motsvarande del och 1981/82:1893 (s) yrkande 1 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet härom anfört,
5. beträffande *höjd behörighetsålder för förande av moped*
att riksdagen avslår motionerna 1980/81:750 (m) och 1981/82:279 (vpk) yrkande 3,
6. beträffande *obligatorisk utbildningsstart i trafikskola*
att riksdagen
 - a. med avslag på regeringens förslag i denna del samt med bifall till motionerna 1981/82:228 (m) i motsvarande del och 1981/82:1893 (s) yrkande 2 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet härom anfört,
 - b. avslår motion 1981/82:233 (fp) yrkande 1,
7. beträffande *skärpta krav på privata körkortsutbildare*
att riksdagen med bifall till regeringens förslag i denna del avslår motion 1981/82:1893 (s) yrkande 3,
8. beträffande *särskilt förarprov för tung motorcykel*
att riksdagen med avslag på regeringens förslag i denna del samt med bifall till motionerna 1981/82:227 (m) yrkande 3, 1981/82:228 (m) i motsvarande del, 1981/82:1847 (fp) yrkande 1 och 1981/82:1893 (s) yrkande 4 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet härom anfört,
9. beträffande *höjd behörighetsålder för förande av vissa tunga motorcyklar*

- att riksdagen med avslag på regeringens förslag i denna del samt med bifall till motionerna 1981/82:227 (m) yrkande 4 och 1981/82:1893 (s) yrkande 5 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet härom anfört,
10. beträffande *körkort i tung trafik*
att riksdagen
 - a. med bifall till regeringens förslag om en ny C-behörighet för singellastbilsförare avslår motion 1981/82:1893 (s) yrkande 6,
 - b. med bifall till regeringens förslag om behörighet för bussförare att också få köra singellastbil avslår motion 1981/82:1893 (s) yrkande 7,
 11. beträffande *synprovning i körkortsärenden*
att riksdagen med anledning av motion 1981/82:1403 (m) som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet härom anfört,
 12. beträffande *övriga körkortsfrågor*
att riksdagen
 - a. avslår motion 1981/82:233 (fp) yrkande 2,
 - b. lämnar motion 1980/81:986 (s) i denna del utan åtgärd,
 13. beträffande *organisatoriska frågor*
att riksdagen
 - a. med bifall till regeringens förslag i denna del avslår motion 1981/82:229 (m),
 - b. lämnar motion 1981/82:1848 (fp) utan åtgärd,
 - c. lämnar motion 1981/82:1893 (s) yrkande 9 utan åtgärd,
 14. beträffande *bilbälten*
att riksdagen
 - a. avslår motionerna 1980/81:1341 (s), 1980/81:1342 (m) och 1981/82:231 (m) yrkande 1,
 - b. avslår motion 1981/82:231 (m) yrkande 2,
 - c. lämnar motion 1980/81:266 (m) utan åtgärd,
 15. beträffande *annan bilutrustning*
att riksdagen
 - a. avslår motion 1981/82:784 (c),
 - b. avslår motion 1981/82:1017 (s) yrkande 1,
 - c. avslår motion 1981/82:1017 (s) yrkande 2,
 - d. avslår motion 1981/82:1893 (s) yrkande 8,
 - e. avslår motion 1981/82:174 (s),
 - f. avslår motion 1981/82:1408 (m),
 16. beträffande *kontrollbesiktning*
att riksdagen
 - a. lämnar motion 1981/82:1020 (m) utan åtgärd,
 - b. lämnar motion 1981/82:1845 (c) utan åtgärd,

- c. lämnar motion 1981/82:1888 (s) utan åtgärd,
- d. avslår motion 1980/81:749 (m),
- 17. beträffande *klassificering av vissa bärgningsbilar som uttryckningsfordon*
att riksdagen avslår motion 1981/82:1852 (s),
- 18. beträffande *helgförbudet mot trafik med tyngre lastfordon*
att riksdagen avslår motion 1981/82:1022 (m, c)
- 19. beträffande *hastighetsbegränsningar*
att riksdagen
 - a. avslår motion 1981/82:279 (vpk) yrkande 2,
 - b. avslår motion 1981/82:1419 (m),
- 20. beträffande *rehabilitering av rattfyllerister*
att riksdagen lämnar motion 1981/82:1868 (fp) utan åtgärd,
- 21. beträffande *rökning och bilkörning*
att riksdagen avslår motion 1980/81:1735 (s),
- 22. beträffande *viltolyckorna i trafiken*
att riksdagen lämnar motion 1981/82:1844 (c) utan åtgärd,
- 23. beträffande *vissa frågor angående motorcyklar och motorcyklister*
att riksdagen
 - a. lämnar motion 1980/81:186 (c) utan åtgärd,
 - b. lämnar motion 1981/82:1847 (fp) yrkande 2 utan åtgärd,
 - c. avslår motion 1981/82:1877 (fp),
 - d. avslår motion 1981/82:1867 (fp),
- 24. beträffande *reflexutrustning på cyklar*
att riksdagen lämnar motion 1980/81:754 (fp) utan åtgärd,
- 25. beträffande *förbudet att gå mot rött ljus*
att riksdagen
 - a. avslår motion 1981/82:1832 (fp),
 - b. avslår motion 1981/82:1401 (m),
- 26. beträffande *vägs skyltar*
att riksdagen
 - a. lämnar motion 1980/81:986 (s) i denna del utan åtgärd,
 - b. lämnar motion 1981/82:1386 (m) utan åtgärd,
 - c. avslår motion 1981/82:1382 (c),
- 27. beträffande *information om trafiklagstiftning och parkeringsbestämmelser*
att riksdagen avslår motion 1980/81:986 (s) i denna del,
- 28. beträffande *övriga – i mom. 1–27 ej behandlade – delar*
att riksdagen
 - a. godkänner de i propositionen förordade allmänna riktlinjerna för trafiksäkerhetsarbetet,
 - b. godkänner de i propositionen förordade riktlinjerna för ett fortsatt arbete med utbildning av mopedförare,

- c. godkänner de i propositionen förordade riktlinjerna för förarutbildning och förarbehörighet,
- d. godkänner de i propositionen förordade principerna för trafiksäkerhetsarbetets organisation.

Stockholm den 18 mars 1982

På trafikutskottets vägnar
BERTIL ZACHRISSON

Närvarande: Bertil Zachrisson (s), Rolf Clarkson (m), Bertil Jonasson (c), Essen Lindahl (s), Nils Hjorth (s), Wiggo Komstedt (m), Rune Torwald (c), Filip Fridolfsson (m), Olle Östrand (s), Ove Karlsson (s), Eric Rejdnell (fp), Margit Sandéhn (s), Erik Börjesson (fp), Sten-Ove Sundström (s) och Gösta Andersson (c)

dock att vid *avsnitt 6.11 Förbudet att gå mot rött ljus* (mom. 25)

Lars Hedfors (s) deltagit i stället för Essen Lindahl (s).

8 Reservationer

1. beträffande **mopedregistrering** (mom. 3)

Bertil Jonasson, Rune Torwald och Gösta Andersson (alla c) anser

dels att den del av utskottets yttrande på s. 12 som börjar med "Utskottet ansluter" och slutar med "till känna." bort ersättas med text av följande lydelse:

Utskottet ansluter sig främst av administrativa skäl till föredragandens förslag att införa en obligatorisk registrering av *nya* mopeder. Utskottet tillstyrker sålunda de av regeringen förordade riktlinjerna och avstyrker de motionsyrkanden som nu är i fråga.

dels att utskottets hemställan under 3 bort ha följande lydelse:

3. beträffande **mopedregistrering**

att riksdagen med bifall till regeringens förslag i denna del avslår motionerna 1981/82:227 (m) yrkande 2 i motsvarande del och 1981/82:230 (m) yrkande 1,

2. beträffande **mopedregistrering** (mom. 3)

Rolf Clarkson och Filip Fridolfsson (båda m) anser

dels att den del av utskottets yttrande på s. 12 som börjar med "Utskottet ansluter" och slutar med "förordade riktlinjerna." bort ersättas med text av följande lydelse:

Regeringens förslag innebär att ett svåröverskådligt antal år hinner förflyta innan alla mopeder är registrerade. Under tiden motverkas det brottsförebyggande syfte som har åberopats som praktiskt taget enda skäl för att registrera mopeder. Det torde – som föredraganden framhåller – främst vara mopedförarens ålder som har betydelse för hans benägenhet att begå trafikförseelser eller ett brott som väskryckning. *Mopedens* ålder, däremot, kan inte rimligen ha någon sådan betydelse. Trimning av mopedmotorer och stölder av mopeder torde inte heller vara begränsade till att omfatta bara nya sådana. Även om dessa invändningar endast gäller övergångsvis innebär de att utskottet inte har övertygats om att en registrering av mopeder – de må vara nya eller gamla – skulle ha någon större betydelse för att tillgodose det föregivna syftet.

Den administrativa omgång och de kostnader för den enskilde som en registrering innebär synes dessutom motverka den utveckling mot en enklare och billigare moped – av den ursprungliga typen cykel med hjälpmotor – som utskottet i likhet med föredraganden finner önskvärd.

Med hänvisning till vad sålunda anförts tillstyrker utskottet motion 1981/82:227 (m) i nu berörd del och avstyrker de av regeringen förordade

riktlinjerna. Härav följer att även motion 1981/82:230 (m), i den del som nu är i fråga, avstyrks.

dels att utskottets hemställan under 3 bort ha följande lydelse:

3. beträffande *mopedregistrering*

att riksdagen med avslag på regeringens förslag i denna del och på motion 1981/82:230 (m) yrkande 1 samt med bifall till motion 1981/82:227 (m) yrkande 2 i motsvarande del som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet härom anfört,

3. beträffande **mopedkort** (mom. 4)

Bertil Jonasson (c), Rune Torwald (c) och Gösta Andersson (c) anser

dels att den del av utskottets yttrande på s. 13 som börjar med "Av propositionen" och slutar med "till känna." bort ersättas med text av följande lydelse:

Utskottet ansluter sig till de överväganden som enligt föredraganden talar för att införa mopedkort och låta detta krav endast avse dem som efter mopedkortets införande uppnår behörighetsåldern. Samma tillvägagångssätt utnyttjades i Danmark, när man där införde mopedkort. Utskottet tillstyrker sålunda regeringens förslag och avstyrker de motionsyrkanden som nu är i fråga.

dels att utskottets hemställan under 4 bort ha följande lydelse:

4. beträffande *mopedkort*

att riksdagen med bifall till regeringens förslag i denna del avslår motionerna 1981/82:227 (m) yrkande 2 i motsvarande del, 1981/82:230 (m) yrkande 2 och 1981/82:1893 (s) yrkande 1,

4. beträffande **mopedkort** (mom. 4)

Wiggo Komstedt (m), Eric Rejdnell (fp) och Erik Börjesson (fp) anser

dels att den del av utskottets yttrande på s. 13 som börjar med "Av propositionen" och slutar med "till känna." bort utgå,

dels att det stycke av utskottets yttrande på s. 13 som börjar med "Som framgår" och slutar med "därför motionsyrkandet." bort ersättas med text av följande lydelse:

Med ett mopedkort i enlighet med trafiksäkerhetsutredningens förslag skapas enligt utskottets mening förutsättningar för att ställa de krav på mopedförare i fråga om kunskaper och lämplighet som dagens trafikförhållanden nödvändiggör. Utskottet finner det särskilt angeläget att dessa krav främst ställs på de ungdomar som debuterar som mopedförare vid fyllda 15 år. En ettårig övergångstid under vilken de som vid mopedkortets införande

redan fyllt 15 år får mopedkort utan kompetensprövning synes därför kunna godtas. Därmed förloras inte det långsiktiga syftet med ett mopedkort som är att *alla* mopedister skall besitta erforderlig kompetens. Detta syfte torde i väsentlig omfattning kunna tillgodoses genom att *alla* mopedister inlemmas i ett mopedkortssystem, varigenom de samtliga kan nås av trafiksäkerhetsfrämjande information särskilt riktad till dem. Kravet att alla mopedister skall ha mopedkort synes också kunna medföra att sådana mopedister som av olika skäl endast sällan använder sitt fordon avstår från att skaffa mopedkort. De blir därmed inte behöriga att föra moped. Med hänsyn till den bristande trafikvana som kännetecknar sådana mopedförare torde bortfallet av behörigheten komma att innebära avsevärda trafiksäkerhetsmässiga fördelar.

Med hänvisning till vad sålunda anförts avstyrker utskottet regeringens förslag och tillstyrker motion 1981/82:230 (m) såvitt nu är i fråga. Härav följer att de övriga motionsyrkanden som nu är i fråga avstyrks.

Vad utskottet nu har anfört bör av riksdagen ges regeringen till känna.

dels att utskottets hemställan under 4 bort ha följande lydelse:

4. *beträffande mopedkort*

att riksdagen med avslag på regeringens förslag i denna del och på motionerna 1981/82:227 (m) yrkande 2 i motsvarande del och 1981/82:1893 (s) yrkande 1 samt med bifall till motion 1981/82:230 (m) yrkande 2 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet härom anfört,

5. *beträffande obligatorisk utbildningsstart i trafikskola (mom. 6)*

Bertil Jonasson (c), Wiggo Komstedt (m), Rune Torwald (c), Eric Rejdnell (fp), Erik Börjesson (fp) och Gösta Andersson (c) anser

dels att den del av utskottets yttrande på s. 14 som börjar med "Utskottet delar" och slutar med "till känna." bort ersättas med text av följande lydelse:

Utskottet ansluter sig till föredragandens överväganden och tillstyrker regeringens förslag. Härav följer att utskottet avstyrker motionsyrkandena om avslag på nämnda förslag. Vad gäller yrkandet i motion 1981/82:233 (fp) ansluter sig utskottet till föredragandens bedömning. Denna innebär att erfarenheten får visa om fyra obligatoriska lektioner är tillräckligt eller om den grundläggande utbildningen i trafikskola bör utökas. Utskottet avstyrker sålunda även sistnämnda motionsyrkande.

dels att utskottets hemställan under 6 bort ha följande lydelse:

6. beträffande *obligatorisk utbildningsstart i trafikskola*
att riksdagen med bifall till regeringens förslag i denna del
avslår motionerna 1981/82:228 (m) i motsvarande del, 1981/
82:1893 (s) yrkande 2 och 1981/82:233 (fp) yrkande 1,

6. beträffande skärpta krav på privata körkortsutbildare (mom. 7)

Bertil Zachrisson, Essen Lindahl, Nils Hjorth, Olle Östrand, Ove Karlsson, Margit Sandéhn och Sten-Ove Sundström (alla s) anser

dels att det stycke av utskottets yttrande på s. 15 som börjar med "Utskottet delar" och slutar med "därför motionsyrkandet." bort ersättas med text av följande lydelse:

Kraven på mognad och erfarenhet hos privata körkortsutbildare tillgodoses enligt utskottets mening med nu gällande regler. De nya regler som regeringen föreslår synes innebära en så pass marginell förändring av dessa krav att de måste tillmätas mindre betydelse än de nackdelar som förändringen skulle innebära särskilt för ungdom i glesbygd.

Med hänvisning till vad sålunda anförts tillstyrker utskottet motionsyrkandet och avstyrker regeringens förslag.

Vad utskottet nu har anfört bör av riksdagen ges regeringen till känna.

dels att utskottets hemställan under 7 bort ha följande lydelse:

7. beträffande *skärpta krav på privata körkortsutbildare*
att riksdagen med avslag på regeringens förslag i denna del och
med bifall till motion 1981/82:1893 (s) yrkande 3 som sin mening
ger regeringen till känna vad utskottet härom anfört,

7. beträffande särskilt förarprov för tung motorcykel (mom. 8)

Bertil Jonasson (c), Wiggo Komstedt (m), Rune Torwald (c), Eric Rejdnell (fp), Erik Börjesson (fp) och Gösta Andersson (c) anser

dels att den del av utskottets yttrande på s. 16 som börjar med "Utskottet är" och slutar med "till känna." bort ersättas med text av följande lydelse:

Utskottet delar föredragandens uppfattning att den snabba ökningen av antalet motorcyklar, särskilt tyngre sådana, och av antalet olycksdrabbade yngre motorcyklister gör det nödvändigt att vidta motåtgärder. Det är enligt utskottets mening viktigt att söka skapa garantier för att motorcykelförare genom utbildning och kontroll kan förutsättas behärska den motorcykel de framför.

De som menar att regeringens förslag grundas på felaktiga slutsatser av tillgänglig statistik bortser inte minst från det betydelsefulla förhållandet att

ett mycket stort antal motorcyklar avställs under vintern. Andelen vinteravställda motorcyklar har ökat från 18 % år 1970 till 78 % år 1981. Man bör också hålla i minnet att medeltunga motorcyklar endast körs ca 600 mil per år och de tyngsta 800–1 000 mil per år.

Trafiksäkerhetsutredningen har jämfört riskerna vid motorcykelkörning och bilkörning för förare i åldersgruppen 18–24 år. Man fann därvid att motorcykelförarnas risktal var 9,7 gånger högre än bilförarnas.

Av de olycksinblandade motorcyklisterna är 34 % 16–17 år, 21 % 18–19 år och 28 % 20–24 år. 54 % av motorcykelägarna är mellan 16 och 25 år. 44 % av ägarna till tunga motorcyklar är 18–25 år.

Motorcyklarnas antal är endast 2 % av antalet personbilar. Om man jämför antalet dödade förare och passagerare per 1 000 motorcyklar resp. 1 000 personbilar finner man att motorcyklarna har en 4,9 gånger högre andel än personbilarna.

Antalet tunga motorcyklar minskade fram till 1977. Därefter har en fördubbling skett. År 1981 var antalet tunga motorcyklar 47 000. År 1980 skadades 3 000 motorcykelförare. År 1981 var antalet 3 800. 40 förare dog båda åren. 500 passagerare skadas årligen.

Om det vore lika farligt att köra bil som det är att köra motorcykel skulle antalet dödade bilförare år 1980 inte ha varit 277 utan 3 333. Motsvarande siffror för antalet skadade är 15 840 resp. 250 000.

I Danmark får ingen köra motorcykel förrän han fyllt 18 år. I Finland och Norge – liksom i Frankrike och Västtyskland – tillämpas två åldersgränser – 16 och 18 år. I Schweiz är åldersgränserna 18 och 20 år. I Italien har man tre åldersgränser – 16, 18 och 21 år.

Med hänvisning till vad sålunda anförts tillstyrker utskottet regeringens förslag och avstyrker de motionsyrkanden som nu är i fråga.

dels att utskottets hemställan under 8 bort ha följande lydelse:

8. *beträffande särskilt förarprov för tung motorcykel*
att riksdagen med bifall till regeringens förslag i denna del avslår motionerna 1981/82:227 (m) yrkande 3, 1981/82:228 (m) i motsvarande del, 1981/82:1847 (fp) yrkande 1 och 1981/82:1893 (s) yrkande 4,

8. **beträffande körkort i tung trafik** (mom. 10)

Bertil Zachrisson, Essen Lindahl, Nils Hjorth, Olle Östrand, Ove Karlsson, Margit Sandéhn och Sten-Ove Sundström (alla s) anser

dels att det stycke av utskottets yttrande på s. 17 som börjar med "Mot bakgrund" och slutar med "verkliga behovet." bort ersättas med text av följande lydelse:

Utskottet delar motionärernas uppfattning att körkortsreformen bör genomföras i enlighet med riksdagens beslut år 1971. Härför talar inte bara

arbetsmarknadsparternas önskemål om en god yrkesutbildning för *alla* som arbetar som förare i yrkesmässig trafik. Den föreslagna ändringen av körkortsreformen skulle dessutom medföra betydande risker för en otillfredsställande arbetsmarknadssituation för de förare som har behörighet endast för singellastbil. Härtill kommer de kontrollsvårigheter som förslaget innebär. Lastbilsförarnas utbildning är enligt utskottets mening en så angelägen verksamhet att den bör ske i samhällets regi. Av detta ställningstagande följer att utskottet inte heller kan ansluta sig till uppfattningen att den som har behörighet att köra buss också skall få köra singellastbil.

Med hänvisning till vad sålunda anförts tillstyrker utskottet motionsyrkandena och avstyrker regeringens förslag.

Vad utskottet nu har anfört bör av riksdagen ges regeringen till känna.

dels att utskottets hemställan under 10 bort ha följande lydelse:

10. beträffande *körkort i tung trafik*

att riksdagen

a. med avslag på regeringens förslag om en ny C-behörighet för singellastbilsförare och med bifall till motion 1981/82:1893 (s) yrkande 6 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet härom anfört,

b. med avslag på regeringens förslag om behörighet för bussförare att också få köra singellastbil och med bifall till motion 1981/82:1893 (s) yrkande 7 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet härom anfört.

9. beträffande *övriga körkortsfrågor* (mom. 12 a)

Eric Rejdnell och Erik Börjesson (båda fp) anser

dels att den del av utskottets yttrande på s. 18 som börjar med "Enligt vad utskottet erfarit" och slutar med "avstyrks därför." bort ersättas med text av följande lydelse:

Inlärnin g är delvis en fråga om mognad och repetition. Att få sitt körkort är ett stort ansvar. Med tanke på den stora andel av olyckorna som åldersgruppen 18–24 år svarar för måste kraven på förarutbildning ställas högt. Den intensivutbildning om en eller två veckor som till en början erbjuds vissa körkortsaspiranter i glesbygden med långa resavstånd till körskolan men som nu spritt sig även till storstadsregionerna, måste enligt utskottets mening även fortsättningsvis vara ett undantag. De trafikkunskaper som inhämtas måste få tid att mogna. Utbildningen av de unga körkortsinnehavarna är en av de viktigaste frågorna i trafiksäkerhetssammanhang.

Utskottet delar sålunda motionärernas uppfattning och tillstyrker motionen.

Vad utskottet nu har anfört bör av riksdagen ges regeringen till känna.

dels att utskottets hemställan under 12 a bort ha följande lydelse:

12. *beträffande övriga körkortsfrågor*

att riksdagen

- a. med bifall till motion 1981/82:233 (fp) yrkande 2 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet anfört om intensivutbildning för körkort,

10. *beträffande bilbälten* (mom. 14 a)

Wiggo Komstedt (m) anser

dels att det stycke av utskottets yttrande på s. 21 som börjar med "Utskottet delar" och slutar med "och 1981/82:231 (m) yrkande 1." bort ersättas med text av följande lydelse:

Bestämmelser om att bilbälten skall finnas för förarplatsen och för alla övriga sittplatser gäller för personbilar fr. o. m. 1970 års modell. Sedan år 1975 gäller regler om obligatorisk användning av bilbälten i framsätet. Ingen bestrider att dessa regler starkt har bidragit till minskningen på senare år av antalet dödade och skadade i trafiken. Ingen lär heller bestrida att en obligatorisk användning av bilbältena i baksätet skulle ha stor betydelse för att öka trafiksäkerheten. Som en första målsättning för det fortsatta trafiksäkerhetsarbetet bör enligt regeringens och utskottets mening gälla att antalet dödade och skadade i trafiken fortlöpande skall minskas. I konsekvens med denna målsättning bör därför nu införas regler om obligatorisk användning av bilbälten i baksätet.

Med hänvisning till vad sålunda anförts tillstyrker utskottet motion 1981/82:231 (m) yrkande 1. Därmed torde syftet med motionerna 1980/81:1341 (s) och 1980/81:1342 (m) få anses tillgodosett. Om riksdagen inte bifaller yrkande 1 i motion 1981/82:231 (m) bör enligt utskottets mening yrkande 2 i den motionen – om upphävande av nuvarande bestämmelser om bilbälten i baksätet – bifallas.

Vad utskottet nu har anfört bör av riksdagen ges regeringen till känna.

dels att utskottets hemställan under 14 a bort ha följande lydelse:

14. *beträffande bilbälten*

att riksdagen

- a. med bifall till motion 1981/82:231 (m) yrkande 1 samt med anledning av motionerna 1980/81:1341 (s) och 1980/81:1342 (m) som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet anfört om bilbälten i baksäten,

11. *beträffande bilbälten* (mom. 14 b) – under förutsättning att den med 10 betecknade reservationen ej vunnit riksdagens bifall

Wiggo Komstedt (m) anser

dels att det stycke av utskottets yttrande på s. 21 som börjar med "Utskottet avstyrker" och slutar med "motion 1981/82:231 (m)." bort ersättas med text av följande lydelse:

Enligt utskottets mening är det inte berättigat att föreskriva skyldighet att ha bilbälten i baksätet utan att samtidigt föreskriva skyldighet att använda dem. Utskottet delar sålunda motionärens uppfattning att nuvarande bestämmelse om bilbälten i baksätet skall upphävas och tillstyrker motionsyrkandet.

Vad utskottet nu har anfört bör av riksdagen ges regeringen till känna.

dels att utskottets hemställan under 14 b bort ha följande lydelse:

14. beträffande *bilbälten*

att riksdagen

(b) med bifall till motion 1981/82:231 (m) yrkande 2 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet anfört om upphävande av nuvarande bestämmelse om bilbälten i baksätet på personbilar,

12. beträffande **annan bilutrustning** (mom. 15 d)

Bertil Zachrisson, Essen Lindahl, Nils Hjorth, Olle Östrand, Ove Karlsson, Margit Sandéhn och Sten-Ove Sundström (alla s) anser

dels att det stycke av utskottets yttrande på s. 22 som börjar med "Utskottet ansluter" och slutar med "avstyrker motionsyrkandet." bort ersättas med text av följande lydelse:

Obligatorisk användning av en skylt av angivet slag i enlighet med trafiksäkerhetsutredningens förslag utgör enligt utskottets mening ett effektivt och föga kostnadskrävande värn för de oskyddade trafikanterna. De praktiska svårigheterna synes kunna övervinnas utan större besvär eller kostnader och bör inte få stå i vägen för ett genomförande av utredningens förslag. Förslaget har tillstyrkts av berörda parter.

Med hänvisning till det anförda tillstyrker utskottet motionsyrkandet.

Vad utskottet nu har anfört bör av riksdagen ges regeringen till känna.

dels att utskottets hemställan under 15 d bort ha följande lydelse:

15. beträffande *annan bilutrustning*

att riksdagen

(d) med bifall till motion 1981/82:1893 (s) yrkande 8 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet anfört om obligatorisk utmärkning av lastbil med tillkopplad släpvagn,

13. beträffande rehabilitering av rattfyllerister (mom. 20)

Eric Rejdnell och Erik Börjesson (båda fp) anser

dels att det stycke av utskottets yttrande på s. 27 som börjar med "Enligt utskottets" och slutar med "riksdagens åtgärd." bort ersättas med text av följande lydelse:

Alkohol och trafik hör inte ihop. Det klara sambandet mellan trafikonykterhet och trafikolyckor kräver att stränga åtgärder vidtas för att rehabilitera dem som förbrutit sig och för att förhindra att nya förscelser begås. Trafiksäkerhetsutredningens tilläggsdirektiv innebar – som framgår av motionen – att förslag skulle läggas fram om hur rehabiliteringsåtgärder skulle kunna användas för att stärka det individualpreventiva syftet. Den som dömts för rattonykterhet eller rattfylleri skulle i detta fall bli föremål för målinriktade vårdinsatser. En försöksverksamhet med sådan alternativ vårdform bör enligt utskottets mening snarast startas. I avsaknad av ett förslag från trafiksäkerhetsutredningen bör regeringen enligt utskottets mening utarbeta ett förslag till riksdagen om utformningen av en försöksverksamhet med rehabiliteringsåtgärder för rattfyllerister. Sådan försöksverksamhet skulle kunna inledas inom de kommuner eller landsting som kan ställa adekvata vårdresurser till förfogande.

Utskottet tillstyrker sålunda motionen.

Vad utskottet nu har anfört bör av riksdagen ges regeringen till känna.

dels att utskottets hemställan under 20 bort ha följande lydelse:

20. beträffande rehabilitering av rattfyllerister

att riksdagen med anledning av motion 1981/82:1868 (fp) som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet härom anfört,

14. beträffande förbudet att gå mot rött ljus (mom. 25)

Rolf Clarkson (m), Rune Torwald (c) och Filip Fridolfsson (m) anser

dels att den del av utskottets yttrande som på s. 30 börjar med "Utskottet har" och på s. 31 slutar med "utskottet motionerna." bort ersättas med text av följande lydelse:

Utskottet vitsordar motionärernas uppgifter om att alltför få trafikanter respekterar förbudet att gå mot rött ljus. I motion 1981/82:1832 (fp) uppges att år 1977 bötfälldes 635 personer i hela landet för överträdelse av förbudet, varav nio i Stockholm och två i Göteborg. Utskottet har inte tillgång till uppgifter för senare år men utgår från att alltjämt endast få av dem som överträder förbudet bötfälls. I den mån så sker synes det innebära ett visst godtycke i fråga om upprätthållandet av ett straffbud. Sådant godtycke är enligt utskottets mening varken lämpligt eller acceptabelt. Under alla förhållanden gäller att polisens möjligheter att kontrollera efterlevnaden av

förbudet är mycket begränsade. Med hänvisning till det anförda anser utskottet det riktigt att slopa straffsanktionen i fråga. Detta undanröjer självfallet inte behovet av att vidta andra åtgärder i syfte att öka respekten för förbudet att gå mot rött ljus och därigenom höja trafiksäkerheten. Till sådana åtgärder hör inte bara ökad information utan också tekniska lösningar i fråga om signalsystemens funktion vid skiftande trafikförhållanden.

Utskottet tillstyrker sålunda motion 1981/82:1832 (fp). Därmed torde också syftet med motion 1981/82:1401 (m) få anses tillgodosett.

Vad utskottet nu har anfört bör av riksdagen ges regeringen till känna.

dels att utskottets hemställan under 25 bort ha följande lydelse:

25. *beträffande förbudet att gå mot rött ljus*

att riksdagen med bifall till motion 1981/82:1832 (fp) och med anledning av motion 1981/82:1401 (m) som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet härom anför,

9 Särskilda yttranden

1. *beträffande obligatorisk utbildningsstart i trafikskola (mom. 6)*

Eric Rejdnell (fp) anför:

Som framhålls i reservation nr 5 bör erfarenheten visa om fyra obligatoriska lektioner är tillräckligt eller om den grundläggande utbildningen i trafikskola bör utökas. En genomgång av trafikskolornas utbildningskort visar klart att lektionstimmarnas antal, vad gäller denna del av utbildningen, betydligt oftare överstiger fyra timmar än underskrider detta antal. Det är vanligare att antalet lektionstimmor i detta skede överstiger både åtta och tio. Jag anser det olyckligt, om man i regeringen skulle låsa sig vid ett så litet antal lektionstimmor som fyra i skede 1. Detta kan uppfattas som ett riktmärke och få negativa verkningar på utbildningskvaliteten. Då är det bättre att inte ha någon tidsbestämd utbildningstid vad gäller den grundläggande körundervisningen (punkt 2.1–4.2 enligt utbildningskortet) utan i stället låta kravet på utbildningskvaliteten vara avgörande.

2. *beträffande höjd behörighetsålder för förande av vissa tunga motorcyklar (mom. 9)*

Bertil Jonasson (c), Rune Torwald (c), Eric Rejdnell (fp), Erik Börjesson (fp) och Gösta Andersson (c) anför:

Större motorcyklar har en accelerationsförmåga som motsvarar tävlingsbilar. Den snabba och parallella ökningen av antalet tunga motorcyklar och av antalet olycksdrabbade yngre motorcyklister visar – som framgår av utskottets yttrande över förslaget om särskilt förarprov för tung motorcykel – ett tydligt samband mellan förarens ålder, olycksfrekvens och motorcykelns

storlek. Vi delar i princip föredragandens uppfattning att större mognad och erfarenhet bör krävas av dem som kör de allra största motorcyklarna. Dessa krav skulle bli i rimlig utsträckning tillgodosedda genom den föreslagna nya åldersgränsen. Vid gränsdragningen mellan tunga och vissa tyngre motorcyklar bör inte endast cylindervolymen beaktas. Moderna motorcyklar, särskilt de som har s. k. turbomotorer, kan vid en betydligt lägre cylindervolym än 500–600 cm³ ha fart- och accelerationsresurser som svarar mot tävlingsbilar.

Även om vi alltså anser att mycket talar för en höjd behörighetsålder för vissa tyngre motorcyklar, så har vi bl. a. beroende på brister i olycksstatistiken inte nu funnit anledning att reservera oss mot utskottets yrkande.

3. beträffande **helgförbudet mot trafik med tyngre lastfordon** (mom. 18)

Rolf Clarkson, Wiggo Komstedt och Filip Fridolfsson (alla m) anför:

Vi delar uppfattningen i motion 1981/82:1022 (m, c) att betydelsen av ifrågakvarande förbud är tveksam. För innevarande år kommer förbudet att gälla i mindre omfattning än tidigare år. Även regeringen delar sålunda i viss mån motionärernas uppfattning. Enligt vår mening bör regeringen för kommande år förordna om sådana ytterligare begränsningar av förbudet att det endast tillämpas vid de två veckoslut då flertalet semestrar börjar och slutar. Vi anser vidare att förbudet – tvärtemot sitt syfte – kan ha en menlig inverkan på trafiksäkerheten. Förbudet gäller nämligen endast Europavägar och riksvägar med nummer 1–80 utom motorvägar och E 4:an norr om Örnsköldsvik. Alla andra vägar, som i det helt övervägande antalet fall är smalare och även i andra avseenden sämre än de nämnda vägarna, får trafikeras med mycket tunga lastbilar och fordonskombinationer. Möjligheterna här till utnyttjas också – och måste utnyttjas – i stor utsträckning för näringslivets behov. En sådan omfördelning av den tunga trafiken skapar fler problem än den löser.

4. beträffande **hastighetsbegränsningar** (mom. 19 b)

Rolf Clarkson (m) anför:

Av utskottets av riksdagen godkända betänkande TU 1978/79:10 (rskr 1978/79:127) med anledning av proposition 1978/79:36 om allmän differentierad hastighetsbegränsning framgår att trafiksäkerhetsverket har förordat att frågan om rekommenderade farter bör studeras vidare. Utskottet anslöt sig till denna uppfattning, som delades av föredragande departementschefen. Enligt min mening bör trafiksäkerhetsverket påminnas om riksdagens beslut. Jag bestrider inte att de hastighetsbegränsningar som gäller på våra vägar har haft betydelse för att öka trafiksäkerheten. I många fall och vid de oftast förekommande trafikförhållandena framstår dock nuvarande hastighetsbegränsningar som föga meningsfulla för det stora flertalet bilister. Jag tänker

då särskilt på motorvägarna men även på andra vägar av hög standard, inte minst i Norrland, vars kapacitet utnyttjas i högre grad endast vid semestertid.

Innehållsförteckning

Hemställan i propositionen	1
Motioner framlagda med anledning av propositionen	2
Motioner framlagda under den allmänna motionstiden 1981	3
Motioner framlagda under den allmänna motionstiden 1982	4
Utskottet	7
1 <i>Allmänna riktlinjer</i>	7
2 <i>Trafikantutbildning samt vissa frågor om barns och oskyddade trafikanters trafiksäkerhet</i>	8
3 <i>Mopedfrågor</i>	11
3.1 Mopedregistrering	11
3.2 Mopedkort	12
3.3 Höjd behörighetsålder för förande av moped	14
4 <i>Körkortsfrågor</i>	14
4.1 Obligatorisk utbildningsstart i trafikskola	14
4.2 Skärpta krav på privata körkortsutbildare	15
4.3 Särskilt förarprov för tung motorcykel	15
4.4 Höjd behörighetsålder för förande av vissa tunga motorcyklar	16
4.5 Körkort i tung trafik	16
4.6 Synprovning i körkortsärenden	17
4.7 Övriga körkortsfrågor	18
5 <i>Organisatoriska frågor</i>	19
6 <i>Övriga motionsyrkanden</i>	21
6.1 Bilbälten och annan bilutrustning	21
6.2 Kontrollbesiktning	23
6.3 Klassificering av vissa bärgningsbilar som utryckningsfordon	25
6.4 Helgförbudet mot trafik med tyngre lastfordon	25
6.5 Hastighetsbegränsningar	26
6.6 Rehabilitering av rattfyllerister	27
6.7 Rökning och bilkörning	28
6.8 Viltolyckorna i trafiken	28
6.9 Vissa frågor angående motorcyklar och motorcyklistar	29
6.10 Reflexutrustning på cyklar	30
6.11 Förbudet att gå mot rött ljus	30
6.12 Vägskyltar	31
6.13 Information om trafiklagstiftning och parkeringsbestämmelser	31
7 <i>Hemställan</i>	32
8 <i>Reservationer</i>	36
9 <i>Särskilda yttranden</i>	45