

Nr 22

Trafikutskottets betänkande i anledning av motioner rörande trafiksäkerheten m. m.**Motionerna**

I motionen 1974:318 av herr Sjöholm (fp) hemställs att riksdagen måtte besluta att hos Kungl. Maj:t begära förslag till utformning av sådant tillägg till vägtrafikförordningen som förespråkats i motionen.

I motionen 1974:493 av herr Komstedt m. fl. (m) hemställs att riksdagen hos Kungl. Maj:t begär en översyn av gällande bestämmelser och en uppmjukning av förbudet mot extra strålkastare vid körning på halvljus.

I motionen 1974:495 av fru Olsson i Helsingborg (c) och fröken Pehrsson (c) hemställs att riksdagen beslutar införa lagstadgad skyldighet för gångtrafikant att vid mörkrets inbrott vara försedd med reflexanordning eller lykta.

I motionen 1974:782 av herr Hernelius (m) föreslås att riksdagen hos Kungl. Maj:t hemställer att straffbestämmelsen i 164 § p. 7 vägtrafikkungörelsen ändras så att gående som går mot rött ljus icke ovillkorligen skall straffas.

I motionen 1974:798 av herr Polstam m. fl. (c) hemställs att riksdagen hos Kungl. Maj:t anhåller om förslag till lag rörande skyldighet för gångtrafikant att vid färd under mörker vara utrustad med reflexanordning.

I motionen 1974:1069 av herrar Eriksson i Arvika (fp) och Carlström (fp) hemställs att riksdagen hos Kungl. Maj:t begär att bestämmelser införas, innebärande skyldighet för gångtrafikant att vid färd i mörker bära reflexanordning eller lykta.

I motionen 1974:1090 av herr Strömberg i Botkyrka (fp) hemställs att riksdagen beslutar att hos Kungl. Maj:t begära skyndsamt förslag till stadgande i vägtrafikförordningen att vid färd med motorcykel förare och passagerare obligatoriskt skall bära skyddshjälm.

I motionen 1974:1093 av herr Winberg m. fl. (m) hemställs att riksdagen hos Kungl. Maj:t begär utredning och förslag, innebärande principiellt förbud för den som icke uppnått den körkortsålder som är föreskriven för visst fordon att förvärva sådant fordon.

I motionen 1974:1421 av fru Fränkel (fp) hemställs att riksdagen som sin mening ger Kungl. Maj:t till känna vad som i motionen 1974:1320 anförts om parkeringstillstånd för handikappade.

I motionen 1974:1423 av herrar Fransson (c) och Andersson i Nybro (c) hemställs att riksdagen ger Kungl. Maj:t till känna vad i motionen anförts beträffande behovet av en kompletterande lagstiftning rörande transporter av hälso- och miljöfarliga varor.

I motionen 1974:1430 av herr Hermansson m. fl. (vpk) föreslås, såvitt nu är i fråga (yrkandet 3), att riksdagen uttalar sig för behovet av en bättre trafikolycksfallsstatistik med hänsynstagande bl. a. till vad i motionen påtalats.

I motionen 1974:1431 av herrar Hyltander (fp) och Enlund (fp) hemställs att riksdagen måtte besluta att Kungl. Maj:t utfärdar bestämmelser om obligatorisk användning av halvljus vid framförande av bil vid försämrad sikt och i övrigt i överensstämmelse med motionens syfte.

I motionen 1974:1432 av fröken Hörlén m. fl. (fp) hemställs att riksdagen beslutar att hos Kungl. Maj:t begära en översyn av de förhållanden som är av betydelse för barnens säkerhet i trafiken, varvid skolskjutsproblemen bör ägnas särskild uppmärksamhet.

I motionen 1974:1448 av fru Thunvall (s) föreslås att riksdagen beslutar hemställa hos Kungl. Maj:t om sådana förslag till ändringar av körkortskungörelsen 1972:592 som möjliggör att de delar av övergångsbestämmelsernas 10 § samt 11 § punkt b) som avser körkort klass AB*** utgår.

Utskottet

I motionen 1974:318 har föreslagits bestämmelser om förbud mot passage av stillastående *skolskjuts* som har bakljuset påkopplat. I motionen 1974:1432 har begärts en översyn av de förhållanden som är av betydelse för *barnens säkerhet* i trafiken, varvid skolskjutsproblemen bör ägnas särskild uppmärksamhet.

Med anledning härav vill utskottet erinra om att frågan om förbud mot omkörning m. m. av stillastående skolskjuts vid flera tillfällen prövats av riksdagen. Vid sin behandling av frågan år 1971 kom riksdagen (TU 1971:8, rskr 1971:191) till den slutsatsen att effektivare åtgärder måste vidtas för att förhindra allvarliga olyckor i samband med skolbarnstransporter. Med hänsyn till berörda frågors komplicerade karaktär fann riksdagen sig ej beredd att ta ställning till hur de lämpligen borde lösas. Riksdagen hemställde därför att Kungl. Maj:t närmare måtte överväga vilka åtgärder som borde vidtas i sammanhanget och redovisa sina ställningstaganden i anledning härav.

Prövningen i Kungl. Maj:ts kansli är fortfarande beroende av viss försöksverksamhet bl. a. med blinkande skyltar för skolskjutsar. Utskottet vill ånyo understryka vikten av att denna verksamhet påskyndas och att härav föranledda åtgärder snarast vidtas.

Enligt vad utskottet erfarit kommer en särskild arbetsgrupp inom trafiksäkerhetsutredningen att behandla de problem som berör barnen i trafiken. De frågor motionärerna aktualiserar torde i allt väsentligt komma att behandlas av denna arbetsgrupp. I detta sammanhang bör nämnas att en motion med samma syfte som motionen 1974:1432 av föregående års riksdag (TU 1973:23, rskr 1973:323) överlämnats till nämnda utredning för att tagas under dess övervägande.

Med hänsyn till det anförda anser utskottet att ifrågavarande motioner ej nu bör föranleda någon riksdagens särskilda åtgärd.

I motionen 1974:493 har hemställts om en översyn och en uppmjukning av förbudet mot *extra strålkastare* vid körning på halvljus.

Trafiksäkerhetsverkets bestämmelser om fordon med tillämpningsanvisningar stadgar bl. a. att hjälpstrålkastare inte får användas tillsammans med eller i stället för halvljus, när förhållandena är sådana att halvljus skall användas på grund av vägtrafikkungörelsens bestämmelser. Bestämmelserna fastställdes i juni 1973 och började till vissa delar tillämpas fr. o. m. september samma år. Vissa inkopplings- och monteringskrav behövde för äldre bilar inte vara uppfyllda förrän den 1 september i år.

Bestämmelserna i fråga har utarbetats på grundval av överväganden inom en arbetsgrupp i trafiksäkerhetsverket med representanter för AB Svensk bilprovning, statens provningsanstalt, motororganisationerna och fordons-tillverkare samt medicinsk och psykologisk expertis. Gruppen har haft som uppgift att studera och pröva möjligheterna till förbättrad fordonsbelysning m. m.

Genom föreskrifterna finns enligt trafiksäkerhetsverket ej längre möjligheter att kompensera det dåliga ljusutbytet från undermåliga halvljusstrålkastare genom montering av extrastrålkastare. En sådan kompensering kan åstadkomma ökad bländning av mötande. Ett utbyte till modernare strålkastarinsatser med effektivare ljusfördelning (t. ex. med större bredd) ger enligt verket i allmänhet ett bättre resultat än vad en komplettering med hjälpstrålkastare skulle ge.

På uppdrag av trafiksäkerhetsverket pågår hos statens provningsanstalt viss inventering för att få fram halvljusstrålkastare med stor ljusspridning. Frågan om bättre bilbelysning utreds också av Nordiska trafiksäkerhetsrådet.

Vid sin behandling av denna fråga har utskottet hört representanter för trafiksäkerhetsverket samt Svenska åkeriförbundet med flera företrädare för såväl arbetsgivare som arbetstagare på området.

Utskottet anser frågan om god bilbelysning vara mycket betydelsefull. Ett omfattande arbete bedrivs dock för att tekniskt lösa frågan om en belysning som kan godtas med hänsyn till de skilda krav som bör ställas från trafiksäkerhetssynpunkt. I den mån halvljuset inte kan förbättras så att det blir helt tillfredsställande och det framkommer monteringsanordningar för hjälpljuset som är fullgoda förutsätter utskottet att trafiksäker-

hetsverket också utan dröjsmål vidtar de författningsmässiga ändringar som må föranledas härav.

Med hänsyn till det anförda har utskottet ej funnit sig berett tillstyrka motionen.

I motionen 1974:1431 har hemställts om bestämmelser om obligatorisk användning av *halvljus* vid framförande av bil vid försämrad sikt och i övrigt i överensstämmelse med motionens syfte.

Med anledning härav vill utskottet erinra om att i 90 § vägtrafikkungörelsen (1972:603) stadgas att lykta som är föreskriven för fordon skall vara tänd vid färd förutom under mörker, skymning eller gryning även i övrigt när det är påkallat av väderleksförhållandena eller liknande omständighet. Till väderleksförhållanden som kan föranleda att lykta skall vara tänd får anses höra dimma, snö, regn och hagel. Med liknande omständighet avses t. ex. rök eller ånga. I 91–93 §§ vägtrafikkungörelsen finns bestämmelser om obligatorisk användning av hel- resp. halvljus. Syftet med belysningsbestämmelserna har angetts vara inte bara att föraren själv skall kunna se tillfredsställande utan även att han skall kunna observeras tydligt av andra vägtrafikanter.

Nordiska trafiksäkerhetsrådet har tillsatt en arbetsgrupp för att se över härmed sammanhängande frågor. Enligt vad utskottet erfarit knyts intresset till pågående undersökningar med s. k. varselljus så utformade att fordonen syns bättre utan att irritera mötande fordons förare.

Mot bakgrund av det anförda och i avvaktan på resultatet av det pågående arbetet inom trafiksäkerhetsrådet avstyrks motionen.

I motionen 1974:798 har hemställts om förslag till lag rörande skyldighet för gångtrafikanter att vid färd under mörker vara utrustad med *reflexanordning*. I motionerna 1974:495 och 1974:1069 har yrkats att bestämmelser införs innebärande skyldighet för gångtrafikanter att vid färd i mörker bära *reflexanordning eller lykta*.

Med anledning härav vill utskottet erinra om att en inom trafiksäkerhetsverket för utredning av bl. a. ovannämnda frågor tillsatt arbetsgrupp i en år 1972 avgiven rapport uttalat sig för en föreskrift om skyldighet för gående att under mörker bära reflexanordning eller lykta då den gående färdas på körbana, där det inte finns tillfredsställande belysning. Rapporten har överlämnats till Nordiska trafiksäkerhetsrådet, som f. n. utreder frågan. Utredningen avses sammanställas i en rapport som beräknas vara färdig i april–maj 1975.

I anledning av en motion med samma syfte vid föregående års riksdag fann utskottet (TU 1973:23) det tillfredsställande att dessa frågor behandlas i trafiksäkerhetsrådet inte minst med tanke på intresset av gemensam nordisk lagstiftning på området. Utskottet är alltså av samma uppfattning. Utskottet anser emellertid att en frivillig användning av reflexanordningar bör stimuleras och vill ytterligare understryka vikten av att propaganda-

verksamheten i frågan bedrivs med all kraft. I detta sammanhang förtjänar omnämnas de värdefulla insatser som härvidlag gjorts av landsting, försäkringsbolag, olika organisationer m. fl. Under hänvisning till det anförda synes motionerna ej böra föranleda någon särskild åtgärd från riksdagens sida.

I motionen 1974:1093 har hemställts om utredning och förslag innebärande principiellt *förbud* för den som icke uppnått den körkortsålder som är föreskriven för visst fordon att *förvärva* sådant fordon.

Utskottet är ej övertygat om att motionens syfte bäst främjas genom ett förbud av det slag motionärerna föreslår. Konsekvenserna av ett sådant förbud är också i övrigt svåra att överblicka. Motionärerna själva synes vara medvetna härom och anser att någon form av undantagsregel bör uppställas då det i särskilda fall kan finnas godtagbart skäl för vederbörande att förvärva fordon trots att körkortsåldern icke uppnåtts. Med hänvisning till det anförda finner utskottet sig ej berett tillstyrka motionen.

I motionen 1974:1448 har hemställts om sådana ändringar av körkortskungörelsen (1972:592) som möjliggör att de delar av *övergångsbestämmelsernas* 10 § samt 11 § punkt b) som avser *körkort klass AB**** utgår.

För behörighet att föra motorcykel, personbil, lätt lastbil och ett till sådan bil kopplat lätt släpfordon krävs enligt körkortskungörelsen körkortsklass AB***. Genom denna kungörelse har bestämmelserna skärpts såvitt nu är i fråga så att den tidigare möjligheten att föra tung lastbil ej längre skall finnas för innehavare av körkort för personbil.

De tidigare reglerna i detta avseende gäller emellertid under en övergångstid. I 10 § kungörelsen (1972:605) om införande av ny vägtrafiklag stadgas sålunda att bl. a. nytt körkort klass AB*** även efter utgången av år 1974 medför behörighet att föra tung lastbil utan släpfordon eller med lätt släpfordon. Vid körning i yrkesmässig trafik krävs enligt 11 § b) förutom körkortet även nytt trafikkort.

Övergångstidens längd har i princip angetts i propositionen (1971:65) angående körkort och körkortsregistrering. I sin helhet beräknas bestämmelserna träda i kraft mot slutet av 1970-talet. Vad departementschefen anförde i sammanhanget gav inte riksdagen (TU 1971:12, rskr 1971:209) anledning till erinran eller särskilt uttalande.

De skärpta behörighetskrav som ställs kräver utbildningsresurser. Enligt vad utskottet erfarit saknas emellertid såvitt nu kan bedömas sådana resurser i den utsträckning att de nya reglerna bör träda i kraft tidigare än som beräknats. I detta sammanhang får man bl. a. ta hänsyn till dem som i sin yrkesutövning är beroende av den behörighet innehavet av ett äldre körkort medger.

Med hänsyn till det anförda avstyrks motionen.

I motionen 1974:782 har yrkats att riksdagen hos Kungl. Maj:t hemställer att straffbestämmelsen i 164 § p. 7 vägtrafikkungörelsen ändras så att *fotgängare* som går mot *rött ljus* icke ovillkorligen skall straffas.

Vid sin prövning av en motion i samma syfte vid förra årets riksdag (TU 1973:23, rskr 1973:323) anförde utskottet att det vid förbudets införande ansågs vara av vikt att de svenska bestämmelserna avfattades i så nära överensstämmelse som möjligt med motsvarande internationella regler men att det dock rådde en viss tvekan om straffbudet vid dess tillkomst. En ovillkorlig påföljd vid brott mot förbudet att gå mot rött ljus ansågs ha sitt värde från trafiksäkerhetssynpunkt. Utskottet underströk betydelsen av att respekten för förbudet kan upprätthållas men uttryckte tvivel om att detta kan uppnås genom den av motionären föreslagna åtgärden som för den enskilde kunde medföra svåra bedömningar. Däremot borde signalsystemet utformas med större hänsyn till gångtrafikanterna. Utskottet ville också erinra om den möjlighet till rapportestergift som föreligger enligt polisinstruktionen, om förseelsen med hänsyn till omständigheterna i det särskilda fallet är obetydlig. Utskottet fann sig under hänvisning till dessa omständigheter ej berett tillstyrka motionen.

Utskottet har ägnat denna fråga stor uppmärksamhet och bl. a. hört representanter för rikspolisstyrelsen som anfört att polisens nuvarande resurser inte medger någon effektiv övervakning av bestämmelsen. Trots att överträdelser förekommer i mycket stor omfattning har under det första halvåret i år endast 181 personer fått bötesföreläggande, dvs. i genomsnitt en person per dag i hela landet. Det saknas dock uppgifter om i vilken utsträckning rapportestergift förekommit. Utskottet finner det otillfredsställande att lagbestämmelser kan överträdas i denna omfattning utan att åtgärder vidtages.

Regeln att rött ljus innebär absolut stopplikt får anses vara mycket viktig ur trafiksäkerhetssynpunkt. En uppluckring av denna princip, som även gäller internationellt, skulle enligt utskottets mening kunna medföra svåröverskådliga konsekvenser.

Utskottet är emellertid som förut nämnts medvetet om att föreskriften överträds i alltför stor utsträckning och anser att åtgärder snarast måste vidtas för att rätta till detta. För att få till stånd bättre förhållanden härvidlag kan olika utvägar prövas. Den av motionären förordade åtgärden skulle innebära att förbudet skall vara kvar men att påföljd under vissa omständigheter inte skall inträda. Med hänvisning till vad utskottet sagt i det föregående är utskottet ej berett att acceptera en sådan lösning.

En annan möjlighet har prövats i Norge. Där gäller att fotgängare inte får gå mot rött ljus såvida inte körbanan är helt fri och förhållandena i varje hänseende är sådana att passerandet kan ske utan fara eller nackdel för övrig trafik. Enligt vad utskottet erfarit har emellertid gränsdragningsproblem uppstått och man överväger där att införa ett absolut förbud.

En annan möjlighet är att ändra signalsystemet så att gångtrafikanterna uppfattar stoppsignalen som meningsfull. Utskottet vill i detta samman-

hang emellertid erinra om att riksdagen redan år 1966 underströk vikten av att signalgivningen utformas med större hänsyn till gångtrafikanterna. Den planerade övergången till ett nytt signalsystem i samband med ändringar av vägmärkeskungörelsen kan dock ge möjligheter till effektiva åtgärder på detta område. Utskottet anser att reglerna för signalsystem och bestämmelserna i övrigt för övergångsställe för fotgängare bör bli föremål för översyn inom Kungl. Maj:ts kansli. Härvid bör olika lösningar prövas för att få till stånd tillfredsställande förhållanden. Det är också angeläget att åtgärder vidtas i syfte att åstadkomma en tillfredsställande övervakning av reglernas efterlevnad.

Vad utskottet nu anfört bör av riksdagen ges Kungl. Maj:t till känna.

I motionen 1974:1090 har yrkats att riksdagen hos Kungl. Maj:t begär skyndsamt förslag till stadgande i vägtrafikförordningen att vid färd med motorcykel förare och passagerare obligatoriskt skall bära *skyddshjälm*.

Vid sin prövning av en motion i samma syfte vid föregående års riksdag (TU 1973:23) erinrade utskottet om att trafiksäkerhetsverket i skrivelse till Kungl. Maj:t föreslagit att förare av och passagerare på annan tvåhjulig motorcykel än moped skall vara skyldig att vid färd bära skyddshjälm av typ som godkänts av verket. Vidare erinrades om det utredningsarbete på området som bedrivs av en arbetsgrupp inom Nordiska trafiksäkerhetsrådet. Utskottet ansåg frågan vara mycket angelägen.

Trafiksäkerhetsrådet har föreslagit (Rapport 8, Motorcykel- och mopedhjälm) att lagstiftning om obligatorisk användning av skyddshjälm införs för – såvitt nu är i fråga – motorcyklister. För att man genom information skall få möjlighet att skapa förståelse för hjälmanvändningen och påbudet och därigenom erhålla förutsättningar för att lagstiftningen efterlevs krävs enligt arbetsgruppens mening en övergångstid om ungefär ett år mellan beslutet om lagstiftning och ikraftträdandet av denna.

Även utskottet anser att skyldighet att bära hjälm bör åläggas den som färdas på motorcykel. Någon anledning att ytterligare dröja med lagstiftningsåtgärder i frågan anser utskottet ej föreligga. Utskottet tillstyrker därför att riksdagen hos Kungl. Maj:t hemställer om ett stadgande i vägtrafikkungörelsen i enlighet med förslaget i motionen och att Kungl. Maj:t snarast möjligt föranstaltar härom. Förståelsen för hjälmanvändningen är enligt vad som framgår av trafiksäkerhetsrådets rapport stor. Utskottet anser därför att lagen bör träda i kraft utan dröjsmål efter antagandet.

Utskottet har i detta sammanhang även tagit upp frågan om behörighet att föra *motorcykel*. Enligt utskottets mening framstår det ur trafiksäkerhetssynpunkt i hög grad angeläget att förare av motorcykel erhåller utbildning för just detta slag av fordon. Utskottet anser att körkort för bil inte skall medföra behörighet att föra motorcykel. Sådant fordon bör sålunda få framföras endast av den som har särskild behörighet att föra motorcykel. Ett förslag i frågan bör snarast av Kungl. Maj:t framläggas för riksdagen.

Vad utskottet i nu berörda delar anfört bör av riksdagen ges Kungl. Maj:t till känna.

I motionen 1974:1421 har yrkats att riksdagen ger Kungl. Maj:t till känna vad som anförts i motionen 1974:1320 om parkeringstillstånd för *handikappade* samt om befrielse från stämpelavgift för sådant tillstånd.

Motioner i samma syfte avstyrktes av såväl 1972 som 1973 års riksdagar (TU 1972:7 och TU 1973:23). Utskottet erinrade om att vägverket år 1972 utfärdat anvisningar om undantag för handikappade personer från lokala trafikföreskrifter om parkering. Anvisningarna syftar till att skapa enhetliga villkor vid medgivande av parkeringslättnader för handikappade genom regional eller lokal dispens utfärdad av länsstyrelse resp. trafiknämnd. Vidare erinrades om att vägverket utfärdar parkeringstillstånd med giltighet för hela riket. Villkoren för dessa tillstånd, som gäller för tre år, har tillkommit i samråd med de handikappades organisationer. Motionärernas önskemål om dispens för handikappade ansågs i huvudsak tillgodosedda. Vad utskottet sålunda uttalat gäller alltså. Utskottet kan följaktligen ej heller nu finna någon anledning föreligga för riksdagen att hos Kungl. Maj:t begära någon åtgärd i denna fråga. Motionen avstyrks jämväl i övrigt.

I motionen 1974:1423 har yrkats att riksdagen ger Kungl. Maj:t till känna vad i motionen anförts beträffande behovet av en kompletterande lagstiftning rörande transporter av *hälso- och miljöfarliga varor*.

Fjölårets riksdag (prop. 1973:143, TU 1973:24, rskr 1973:334) antog den europeiska överenskommelsen om internationell transport av farligt gods på väg (ADR) och godkände i samband därmed av departementschefen förordade riktlinjer för en reglering av de nationella vägtransporterna av farligt gods. Enligt dessa riktlinjer borde frågan om nationella vägtransporter lösas inom ramen för gällande produktkontrollagstiftning och i första hand handhas av de myndigheter som enligt denna lagstiftning har ansvaret för olika varukategorier. Denna lösning innebar att tanken på en transportlagstiftning av det slag motionärerna nu förordar avvisades. Behovet av samordning bl. a. i fråga om reglering av olika transportsätt ansågs bäst främjas genom att en myndighet fick det samlade ansvaret härför. Departementschefen påpekade att den föreslagna organisatoriska ordningen fick ses som en lösning tills vidare i avvaktan på att man får ytterligare underlag för en bedömning bl. a. genom de erfarenheter som kan utvinnas sedan systemet varit i kraft under viss tid. Beträffande reglering av inrikes vägtransporter förutsatte departementschefen att vederbörande förvaltningsmyndigheter meddelar föreskrifter som i huvudsak ansluter till ADR-reglerna.

Utskottet kunde i allt väsentligt ansluta sig till de av departementschefen förordade riktlinjerna för en reglering av inrikes vägtransporter av farligt gods. Vidare framhöll utskottet som mycket betydelsefullt att arbetet med en anpassning mellan ADR-reglerna och de nationella bestämmelserna bedrivs skyndsamt. Med hänsyn till transportsäkerhetsfrågornas stora vikt ville

utskottet understryka att dessa frågor bör behandlas med förtur.

Utskottet anser alltså att lagstiftningen på området bör genomföras enligt de av departementschefen förordade och av riksdagen godkända riktlinjerna. Som redan i den förenämnda propositionen framhållits krävs ytterligare underlag för en bedömning av den nya organisatoriska ordningen. Erfarenheter härför kan erhållas först sedan en anpassning skett mellan ADR-reglerna och de nationella bestämmelserna och de senare varit i kraft en tid. Utskottet anser därför att det ännu är för tidigt att göra något uttalande om behovet av en kompletterande lagstiftning på detta område. Frågor om lokala trafikföreskrifter innebärande förbud mot trafik med fordon som transporterar farligt gods utreds f. n. enligt vad utskottet erfarit inom Kungl. Maj:ts kansli. Med hänsyn till det anförda avstyrks motionen. Utskottet vill dock ånyo understryka vikten av att transportsäkerhetsfrågorna behandlas skyndsamt och att erforderliga resurser ställs till förfogande för detta arbete.

I motionen 1974:1430 har hemställts att riksdagen uttalar sig för behovet av en bättre *trafikolycksfallsstatistik* med hänsynstagande bl. a. till vad i motionen påtalats.

Med anledning härav vill utskottet erinra om den pågående utredningen om trafikolycksstatistiken och att utskottet redan år 1972 (TU 1972:7) underströk angelägenheten av att utredningsarbetet påskyndas.

Enligt vad utskottet erfarit avser nämnda kommitté att lägga fram ett betänkande kring årsskiftet 1974-1975. I avvaktan härpå finner utskottet ej någon särskild åtgärd från riksdagens sida med anledning av ifrågavarande motion i denna del erforderlig.

Utskottet hemställer att riksdagen

1. avslår motionen 1974:318,
2. avslår motionen 1974:1432,
3. avslår motionen 1974:493,
4. avslår motionen 1974:1431,
5. avslår motionerna 1974:495, 1974:798 och 1974:1069,
6. avslår motionen 1974:1093,
7. avslår motionen 1974:1448,
8. i anledning av motionen 1974:782 som sin mening ger Kungl. Maj:t till känna vad utskottet anför om en översyn av reglerna för signalsystem och av de bestämmelser som i övrigt gäller i fråga om övergångsställen för fotgängare,
9. i anledning av motionen 1974:1090 hos Kungl. Maj:t begär skyndsamma åtgärder i syfte att införa ett stadgande i vägtrafikkungörelsen av innehåll att vid färd med motorcykel förare och passagerare obligatoriskt skall bära skyddshjälm,
10. som sin mening ger Kungl. Maj:t till känna vad utskottet anför beträffande behörighet att föra motorcykel,

11. avslår motionen 1974:1421,
12. avslår motionen 1974:1423,
13. avslår motionen 1974:1430, yrkandet 3.

Stockholm den 5 november 1974

På trafikutskottets vägnar
SVEN GUSTAFSON

Närvarande: herrar Sven Gustafson i Göteborg (fp), Mellqvist (s), Dahlgren (c), Lindahl i Lidingö (s), Persson i Heden (c), Hjorth (s), Håkansson i Rönneberga (c), Rosqvist (s), Clarkson (m), Östrand (s), Magnusson i Kristinehamn (vpk), Sellgren (fp), Komstedt (m), Johansson i Malmö (s) och Karlshagen (c).

Reservationer

1. beträffande *extra strålkastare* av herrar Clarkson (m), Sellgren (fp) och Komstedt (m) som anser att

dels det avsnitt av utskottets yttrande som på s. 3 börjar med "Utskottet anser" och på s. 4 slutar med "tillstyrka motionen" bort ha följande lydelse:

Utskottet har särskilt fäst sig vid vad bl. a. Åkeriförbundet och Transportarbetareförbundet anfört om att en god bilbelysning är en trafiksäkerhetsfråga och en fråga om god arbetsmiljö för i synnerhet utövare av nyttrafik. Med hänsyn till dessa frågors vikt anser utskottet att varje förbättring av belysningen som kan vidtas med beaktande av trafiksäkerhetens krav i övrigt också utan dröjsmål bör genomföras. Utskottet finner därför att, i avvaktan på resultatet av det utvecklingsarbete som nu pågår i fråga om standardbelysning, extra strålkastare med fullgoda monteringsanordningar vid körning jämväl på halvljus bör kunna tillåtas.

Vad utskottet nu anfört bör av riksdagen ges Kungl. Maj:t till känna.

dels utskottets hemställan under 3 bort ha följande lydelse:

3. i anledning av motionen 1974:493 som sin mening ger Kungl. Maj:t till känna vad utskottet anfört beträffande extra strålkastare vid körning på halvljus m. m.,

2. beträffande *fotgängare* som går mot *rött ljus* av herrar Clarkson (m) och Komstedt (m) som anser att

dels det avsnitt i utskottets yttrande som på s. 6 börjar med "Vid sin" och på s. 7 slutar med "reglernas efterlevnad" bort ha följande lydelse:

Allmän enighet torde råda om att bestämmelser som ej åtlids gör mer skada än nytta. Under förarbetet till ifrågavarande lagstiftning betonade

tredje lagutskottet (3LU 1966:1 s. 29) vikten av att lagreglerna så utformas att de efterlevs och att respekten, inte minst i fråga om förbudet att gå mot rött sken, kan upprätthållas. För tillgodoseende av de sistnämnda synpunkterna kunde enligt nämnda utskott – utan att man gjorde avsteg från de internationella reglerna – ifrågasättas om icke de föreslagna ansvarsbestämmelserna borde modifieras på så sätt att ansvarsfrihet skulle kunna komma i fråga då förseelsen med hänsyn till de särskilda trafikförhållandena är av ringa beskaffenhet. Närmast avsågs härmed sådana fall då någon passerat gata i närheten av övergångsstället eller gått mot rött sken då något motorfordon inte funnits inom synhåll.

De sålunda uttalade farhågorna har enligt trafikutskottets mening i hög grad besannats. Tiden synes därför vara inne för en uppmjukning av stadgandet. Ett sätt vore att såsom tredje lagutskottet föreslog låta ansvarsfrihet komma i fråga om förseelsen med hänsyn till trafikförhållandena är av ringa beskaffenhet. Ett annat vore att låta straffbestämmelsen gälla enbart om fordon hörs eller syns.

Det bör ankomma på Kungl. Maj:t att utarbeta erforderlig författningstext i frågan. En uppmjukning får emellertid under inga förhållanden leda till att trafiksäkerhetens krav åsidosätts.

dels utskottets hemställan under 8 bort ha följande lydelse:

8. i anledning av motionen 1974:782 som sin mening ger Kungl. Maj:t till känna vad utskottet anfört beträffande straff för fotgängare som går mot rött ljus m. m.,

