

# Motion till riksdagen

1989/90:T432

av Hugo Andersson m.fl. (c)

Trafiksäkerheten

---

## Inledning

Trafiksäkerhetsarbetet måste intensifieras. Det är inte acceptabelt att över 800 människor dödas i trafiken eller att nästan 23 000 årligen rapporteras skadade i trafikolyckor. Utvecklingen under 1989 visar en ökning av antalet olyckor med dödlig utgång och även ökning av antalet skadade. Samhället måste med stor kraft vidta åtgärder med syftet att kraftigt minska trafikolyckorna.

Försöket under sommaren 1989 med generell sänkning av hastigheten på 110-vägarna till 90 km/tim var en omdiskuterad åtgärd men statistik från de knappa två månaderna som försöket varade visar en minskning av antalet olyckor med personskada som följd. Minskningen var drygt 100 olyckor vilket motsvarar ca. 7 procent. Kampanjen som ingick i försöket innebar också en sänkning av genomsnittshastigheten på 90- och 70-vägarna.

Det finns många orsaker till att trafikolyckor inträffar. Vissa olycksorsaker är lätta att inse och även bevisa, medan andra olyckor ses som oförklarliga. Centerpartiet kräver att resurser sätts in för att utreda dessa olyckor. Det är av stor vikt för det fortsatta arbetet för att nedbringa antalet olyckor att orsakerna blir kända. Utan den kunskapen famlar vi i mörker.

I TSV:s trafiksäkerhetsprogram finns dels kvantifierade mål för arbetet under innevarande period, dels ett antal åtgärder som skall vidtas för att uppnå målen. Enligt vår mening borde dessa åtgärder kompletteras med åtgärder för att få bättre kunskap om olycksorsakerna. Därför bör en haverikommission inrättas för att utreda orsakerna till svåra olyckor som betraktas som oförklarliga.

1988 antog riksdagen tre mål för trafiksäkerhetsarbetet:

1. Det totala antalet dödade och skadade i trafiken skall fortlöpande minska.
2. Risken att dödas och skadas i trafiken skall fortlöpande minskas för alla trafikantkategorier.
3. Risken att dödas och skadas i trafiken skall minskas i högre grad för de oskyddade trafikanterna än för de skyddade. Barnens problem skall särskilt beaktas.

Utvecklingen har hittills gått åt fel håll. Om riksdagens mål skall uppnås krävs ökade insatser på trafiksäkerhetsområdet.

Kollektiva transporter innebär mindre olycksrisk. Av den anledningen är det viktigt att öka kollektivresandet i förhållande till privatbilismen. Ett ökat kollektivt resande är därför ett viktigt mål också för trafiksäkerhetsarbetet.

Inom trafiksäkerhetsområdet arbetar förutom TSV många organisationer och myndigheter. Intresset är också stort för trafiksäkerheten. Detta visade sig inte minst på den offentliga hearing som trafikutskottet anordnade i november 1989. Ett stort antal representanter för organisationer och myndigheter deltog.

För att nå bästa effekt måste en bättre samordning skapas bland dem som arbetar med trafiksäkerhetsfrågor. Den nuvarande ordningen med delat ansvar mellan TSV och NTF har ifrågasatts av RRV i en rapport. Det bör prövas vilken ansvarsfördelning som skall råda för att nå bästa effekt av de medel samhället satsar. En utvärdering måste nu göras om nuvarande organisation är ändamålsenlig. Vid sidan av TSV-NTF gör dessutom många andra myndigheter stora insatser för en ökad trafiksäkerhet.

Vissa platser längs våra vägar är mera olycksdrabbade än andra. Det kan gälla viltolyckor, korsningar, korsning väg-järnväg, avsnitt med särskilda halkproblem etc. Med Vägverket som ansvarig måste arbetet intensifieras ytterligare för att råda bot på dessa olyckor genom att bygga om sådana avsnitt för att få säkrare trafikmiljö. Aktivare information till bilisterna är ett viktigt komplement. Hastighetsbegränsningar vid sådana vägavsnitt måste också prövas. Vägverket måste här samordna sina insatser med andra myndigheter, organisationer och verk.

## Alkohol

Alkohol och bilkörning hör inte ihop. Statistiken visar att alkoholen är en alltför vanlig orsak till olyckor. Försök av bl.a. VTI visar också att nuvarande gräns för tillåten alkoholhalt i blodet är för hög. Omdömet och koncentrationsförmågan är kraftigt nedsatt vid en alkoholkoncentration om 0,5 promille. Riksdagen behandlar f.n. ett förslag om en sänkning av högsta tillåtna alkoholhalt vid bilkörning. Centerpartiet har föreslagit att det måste vara en principiell nollgräns. En sänkt promillegräns måste följas upp med både bättre övervakning och information.

## Hastighet

Hastigheten har stor betydelse för trafiksäkerheten. Lägre hastighet innebär mindre risk för olyckor. Dessutom ger olyckor vid höga hastigheter större skador på människor och material. Efterlevnaden av gällande hastighetsgränser är dålig och måste kraftigt förbättras. Övervakningen måste intensifieras. Informationskampanjer om hastighetens betydelse för olycksutvecklingen, som under sommaren '89, bör därför upprepas.

Bötesbeloppen för förare som ertappas med att ha överskridit hastighetsgränsen bör enligt vår uppfattning höjas.

Den ökade olycksrisken vid höga farter är ett motiv för en generell sänkning av högsta tillåtna hastighet. Ett annat motiv är det faktum att utsläppen av miljöförstörande ämnen kraftigt ökar vid ökad fart.

Centerpartiet föreslår därför att högsta tillåtna hastigheter sänks från nu-

varande 110 km/tim till 100 km/tim och från 90 km/tim till 80 km/tim med undantag av Norrlandslänen. Detta för att åstadkomma en säkrare trafik och en renare miljö.

Mot. 1989/90  
T432

## Gångtrafikanter och cyklisterna

Ett växande problem i trafiksäkerhetsarbete är blandningen av gång- och cykeltrafik på gemensamma vägar. I praktiken är det bara cyklisterna som fått ökad säkerhet. För gående, särskilt de synskadade har situationen snarast försämrats. Cyklarna är tystgående och hastigheterna höga, vilket gör att gående som ser dåligt har svårt att hinna väja i tid.

För att stimulera kommunerna att bygga separata gångvägar borde statsbidragen konstrueras så att det blir ekonomiskt fördelaktigt för kommunerna att separera gång- och cykeltrafik. Man bör också förbättra informationsinsatserna så att förståelsen ökar bland cyklisterna för de problem som synskadade ställs inför i trafiken. Ett utvecklingsarbete bör startas för att finna bra och betryggande sätt att bygga separata gångbanor och samtidigt värna cyklisternas trafiksäkerhet.

## Obligatorisk kontrollbesiktning

I Sverige är kontrollbesiktning av personbilar, lastbilar, bussar och släpvagnar obligatorisk. Dessa besiktningar utförs av Svensk Bilprovning AB. På vissa håll i landet har invånarna mycket lång väg till bilprovningen. Därför är det många gånger förenat med stora kostnader för att uppfylla krav som samhället ställer. Under "Hela Sverige ska leva"-kampanjen, som pågick under 1988, framkom från flera håll önskemål om att få en bilprovningstation på närmare håll. Centerpartiet har under flera år verkat för ett mera decentraliserat system vad gäller bilprovningstationer. Vi upprepar nu vårt krav på att det anläggs ytterligare ett antal sådana i landet. Vi kan som alternativ på försök tänka oss ett samarbete mellan Svensk Bilprovning och bilverkstäder. Försök med ett sådant samarbete bör inledas. Försöken kan dels omfatta hela besiktningssystemet, dels att man vid s.k. efterbesiktning kan utföra den vid en närbelägen bilverkstad.

## Trafiksäkerhet inom yrkestrafik

Det yrkesmässiga transportarbetet har ökat kraftigt. Det gäller både lastbilstrafik och busstrafik. Även övriga yrkesfordons trafikarbete ökar. Det är viktigt att säkerheten på detta område hålls på en mycket hög nivå. När det gäller förarna av dessa typer av fordon har den tillsatta utredningen för översyn av förarutbildning nu getts direktiv att särskilt arbeta med frågor om körkortsbehörighet för yrkesmässig trafik. Vi avstår av den anledningen att nu lägga förslag på detta område.

## Säkerheten i busstrafik

I samband med svåra bussolyckor uppkommer diskussionen om säkerhet i busstrafiken. I flera avseenden ställs högre trafiksäkerhetskrav på yrkesmässig busstrafik än på icke yrkesmässig. De särskilda trafiksäkerhetskraven på

yrkesmässig busstrafik avser viss utrustning på bussar för sådan trafik samt föreskrifter om arbets- och vilotider. Motsvarande krav saknas för icke yrkesmässig trafik. Därtill kommer naturligtvis att bussarna i den yrkesmässiga trafiken av driftsekonomiska och marknadsmässiga skäl allmänt är föremål för fortlöpande kvalificerat tekniskt underhåll och förnyelse för att kunna fylla specifika trafikuppgifter. Till säkerhetsstandarden i yrkesmässig trafik bidrar också det personliga ansvar för trafikutövningen som är förenat med trafikillstånden.

För att höja trafiksäkerheten med buss vill vi föreslå följande åtgärder:

- a/ Uthyrningsrörelse med tyngre bussar för personbefordran bör utan undantag förbehållas innehavare av tillstånd till yrkesmässig busstrafik; ansvaret för verksamheten bör knytas till den person som har ansvaret för denna trafik; missförhållanden i uthyrningsrörelsen kan därmed äventyra rätten att utöva den yrkesmässiga trafiken. De bussar som används i uthyrningsrörelsen bör uppfylla alla de säkerhets- och utrustningskrav som gäller för bussar i yrkesmässig trafik.
- b/ Efterlevnadskontrollen av busstrafik utan yrkestrafikillstånd bör skärpas; effektivt verkande påföljder bör införas när missförhållanden uppdragas som kan äventyra trafiksäkerheten eller innefatta ekonomiska oegentligheter i konkurrensen med den yrkesmässiga trafiken.

## Säkrare skolskjutsar

Det är angeläget att skolskjutsningen blir säkrare. Nära 300 000 elever åker med skolskjuts varje dag till och från sin skola. Två tredjedelar åker i särskilda fordon och en tredjedel åker med ordinarie bussar. Det måste vara en ambition att alla som åker buss, och i synnerhet skolbarn, skall ha en sittplats i bussen. Barn utsätts för de största olycksriskerna vid avstigning och vid väntan på buss. Centerpartiet föreslår därför att omkörningsförbud skall gälla när skolskjuts med blinkande skolskylt stannar på väg utan bussficka.

Trafiksäkerhetsinformation kan under vissa förutsättningar spela en stor roll för barns säkerhet i trafiken.

## Säkerheten i lastbilstrafiken

Enligt uppgift från Svensk Bilprovning förekommer det förhållandevis fler anmärkningar mot lastbilar än personbilar. Då lastbilarna ofta är mycket tunga fordon innebär en trafikolycka där lastbilar är inblandade icke sällan allvarliga följder. Vi vill därför föreslå att det bör övervägas om kontrollen av lastbilarna skall ske, dels årligen, dels efter ett visst antal körda mil. En sådan regel bör också övervägas för övriga fordon i yrkesmässig trafik.

## Hemställan

Med hänvisning till det anförda hemställs

1. att riksdagen hos regeringen begär förslag om inrättande av en haverikommission för vägtrafiken enligt de riktlinjer som anges i motionen,
2. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i mo-

tionen anförts rörande översyn av ansvarsfördelningen på myndighetsnivå för trafiksäkerhetsarbetet,

[att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts rörande övervakning och information vid en sänkt promillegräns,<sup>1)</sup>

[att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts rörande skärpt hastighetsövervakning,<sup>1)</sup>

3. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts rörande statsbidragen till gång- och cykelvägar,

4. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts rörande lokalisering av bilprovningsstationer och samverkan med bilverkstäder,

5. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om ökad säkerhet i busstrafiken,

6. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts rörande insatser för säkrare skolskjutsar,

7. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts rörande kontroll av fordon i yrkesmässig trafik.

Stockholm den 24 januari 1990

*Hugo Andersson (c)*

*Elving Andersson (c)*

*Anders Svärd (c)*

*Rune Thorén (c)*

*Karin Starrin (c)*