

Motion till riksdagen

1988/89:T423

av Rune Thorén m.fl. (c)

Trafiksäkerheten m.m.

Trafiken på våra vägar har under de senaste decennierna ökat kraftigt och beräknas enligt alla prognoser fortsätta att öka. Med en ökad trafik följer också risker för trafikolyckor ofta med mycket svåra följder. Därför är det av största vikt att allt som kan göras i fråga om trafiksäkerhet också sker. Grundläggande är naturligtvis att redan från början bygga våra vägar på ett sådant sätt att man i största möjliga mån kan eliminera olyckor. Men många andra åtgärder kan också göras. Utöver själva vägbanan och dess beskaffenhet så betyder det mycket i vilket skick fordonet är samt att föraren är kunnig om trafikförhållandena samt kan sitt fordon. I trafiksammanhang är det inte bara frågan om de som färdas med motorfordon utan också cyklister och gående. Bland de gående är de synskadade en särskild grupp som har stora problem i den allt tätare trafik vi får. Genom denna motion vill vi fästa uppmärksamheten på några problem som behöver åtgärdas och som har betydelse för en förbättrad trafiksäkerhet.

Säkerheten i busstrafik

I samband med svåra bussolyckor uppkommer diskussion om säkerheten i busstrafiken. I flera avseenden ställs högre trafiksäkerhetskrav på yrkesmässig busstrafik än på icke yrkesmässig. Säkerhetskraven har till syfte att motverka risker för alla i trafiken och inte bara vissa. De särskilda trafiksäkerhetskraven på yrkesmässig busstrafik avser vissa utrustningar på bussar för sådan trafik samt föreskrifter om arbets- och vilotider, som saknar motsvarighet för icke yrkesmässig trafik. Därtill kommer naturligt att bussarna i den yrkesmässiga trafiken av driftsekonomiska och marknadsmässiga skäl allmänt är föremål för fortlöpande kvalificerat tekniskt underhåll och förnyelse för att väl 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.

Mot. 1988/89
T423

Säkerheten i lastbilstrafiken

Enligt uppgift från Svensk Bilprovning förekommer det förhållandevis flera 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 tätare kontroller skall ske av lastbilarna särskilt när det gäller bromssystemen samt att man skall tidigarelägga det första kontrolltillfället. Lastbilar hinner ibland rulla många mil innan första kontrollen. Vi anser därför att det bör övervägas om inte högsta milantal bör införas som kompletterade gräns. Liknande regler bör i så fall införas för personbilar.

Åtgärder mot hastighetsöverträdelser

Det är viktigt att trafikanterna följer gällande hastighetsbestämmelser. Ojämn trafik och farliga omkörningar skapar lätt farliga olyckstillfällen. En skärpt hastighetsövervakning behövs därför. Tavor som visar i vilken hastighet man kör för tillfället kan också vara bra för att trafikanterna skall påminnas om att hålla rätt hastighet.

Den som bryter mot gällande hastighetsbestämmelser och ertappas får bötesstraff. Därest hastigheten överskrider den gällande med mera än 30 km/tim dras körkortet vanligtvis in. Enligt vår uppfattning bör det övervägas att höja bötesbeloppen så att dessa får en bättre effekt.

Ökad trafiksäkerhet för synskadade

Synskadade har alltid haft svårigheter att på egen hand ta sig fram i trafiken. De upplever nu att svårigheterna ökar i den allt intensivare trafiken. En orsak till det växande problemet är den tilltagande blandningen av gång- och cykeltrafik på gemensamma banor. 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. Det finns också behov av bättre informationsinsatser för att öka förståelsen för problemet och utvecklingsarbete för att finna bra lösningar.

Följande åtgärder tror vi starkt skulle kunna förbättra trafiksäkerheten för de synskadade:

att bidragssystemet för gator och vägar utformas så att byggande och underhåll av separata gångbanor stimuleras

att informationsåtgärder vidtas för att öka beslutsfattarens och planerarens förståelse för de problem synskadade gångtrafikanter upplever,
att utvecklingsarbete måste initieras för att finna ytsnåla och betryggande sätt att bygga separata gångbanor och samtidigt värna cyklisternas trafiksäkerhet.

0-gräns i trafiken

I vår partimotion angående alkoholpolitiken har vi föreslagit att en skollgräns införes vad det gäller alkohol i trafiken. Vi vill starkt understryka den stora trafiksäkerhetshöjande effekt ett sådant beslut kan få.

Flera bilprovningsstationer

I Sverige gäller lagen om obligatorisk kontrollbesiktning av personbilar, lastbilar, bussar och släpvagnar. 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 såväl stora kostnader som frånvaro från arbete för att kunna uppfylla denna obligatoriska plikt som samhället har bestämt. Under "Hela Sverige skall leva-kampanjen" som pågick under 1988 framkom från flera håll önskemål om att få en bilprovningsstation på närmare håll än vad man nu har. Centerpartiet har under flera år försökt få förståelse för ett mera decentraliserat system vad det gäller bilprovningsstationer. Vi upprepar nu vårt krav på att det anläggs ytterligare ett antal bilprovningsstationer i landet. Vi kan som alternativ på försök tänka oss att arbetsuppgifterna lämnas ut på entreprenad. Lämpligen till någon ej märkesanknuten verkstad som på de villkor som AB Svenska Bilprovning bestämmer får i uppgift att sköta om bilprovningen. Inte minst ur regionalpolitisk synpunkt bör denna fråga handläggas med största skyndsamhet.

Hemställen

Med hänvisning till det anförda hemställes

1. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförts om säkerhet i busstrafik,
2. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförts om säkerheten i lastbilstrafiken,
3. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförts om åtgärder mot hastighetsöverträdelser,
4. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförts om ökad trafiksäkerhet för synskadade,
5. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförts om etablering av flera bilprovningsstationer.

Stockholm den 23 januari 1989

Mot. 1988/89
T423

Rune Thorén (c)

Anna Wohlin-Andersson (c)

Elving Andersson (c)

Anders Svärd (c)

Bengt Kindbom (c)

Karin Starrin (c)