

Nr 23

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

I motionen 1973:179 av herr Björk i Gävle m. fl. (c) hemställs att riksdagen måtte besluta att Kungl. Maj:t låter utreda möjligheten av att införa parkeringskort för handikappade som gäller över hela landet.

I motionen 1973:181 av herr Hermansson m. fl. (vpk) föreslås, såvitt nu är i fråga (punkterna 3–6), 3. att riksdagen hemställer hos regeringen om en sänkning av hastighetsgränsen inom tätorterna till 30 km vid övergångsställen, skolor, ålderdomshem och liknande ställen; 4. att riksdagen uttalar sig för en maximering av högsta längden för landsvägsfordon till 18 m, ett förbud för tung trafik under helger och veckoslut under hela året och om strängare kontroll av utländska fordon som trafikerar svenska vägar; 5. att riksdagen hemställer hos regeringen att övergångsbestämmelser för transport av giftiga kemikalier och eldfarliga produkter i avvaktan på ordentliga säkerhetsföreskrifter måtte utarbetas för katastrofberedskap; 6. att riksdagen hemställer hos regeringen att övergångsbestämmelser i enlighet med vad i motionen anförts utfärdas för användningen av truckar med dåliga siktmöjligheter i trafik på vägar och gator.

I motionen 1973:183 av herr Johansson i Skärstad m. fl. (c) hemställs att riksdagen hos Kungl. Maj:t anhåller om förslag till lag rörande skyldighet för gångtrafikanter att vid promenad på landsväg efter mörkrets inbrott vara utrustad med reflexanordning (bricka, band eller bindel) för undvikande av mörkerolyckor.

I motionen 1973:188 av fru Olsson i Helsingborg (c) och fröken Pehrsson (c) hemställs att riksdagen beslutar om införande av lagstadgad skyldighet för gångtrafikanter att bära reflexanordningar eller lykta i mörker.

I motionen 1973:194 av herrar Taube (fp) och Hörberg (fp) hemställs att riksdagen hos Kungl. Maj:t anhåller att obligatorisk kontroll av bilbälten fr. o. m. 1974 skall utföras av AB Svensk bilprovning.

I motionen 1973:195 av herrar Taube (fp) och Petersson i Röstånga (fp) hemställs att riksdagen beslutar att alla fordon med en längd överstigande 18 m skall förses med en obligatorisk upplysningsskylt som anger hela fordonets längd.

I motionen 1973:311 av herr Hernelius (m) hemställs att riksdagen

beslutar att straffbestämmelsen i 67 § 2 st vägtrafikförordningen ändras så att gående, som går mot rött ljus, icke ovillkorligen skall straffas.

I motionen 1973:314 av herr Stålhammar (fp) och fröken Hörnlén (fp) hemställs att riksdagen hos Kungl. Maj:t begär 1. att en fortlöpande registrering och analys av alla barnolycksfall i trafiken kommer till stånd som underlag för ett fortsatt trafiksäkerhetsarbete, 2. att rikspolisstyrelsen ger polisen nya instruktioner, som leder till utvidgad praktisk tillämpning av skolans teoretiska undervisning och till en skärpt trafikbevakning och hastighetsbegränsningar kring skolorna, 3. att riktlinjer för trafiksäkring av äldre bebyggelse med det snaraste kommer till stånd, 4. att åtgärder för att åstadkomma säkrare anordningar för skolskjutsar omedelbart vidtages, 5. att förslag om lämpliga åtgärder för att förbättra cyklarnas beskaffenhet och utrustning framlägges, 6. att undervisning i barnpsykologi blir obligatorisk vid körskolorna.

I motionen 1973:315 av herr Stålhammar m. fl. (fp) hemställs att riksdagen beslutar att hos Kungl. Maj:t begära förslag till ändring i vägtrafikförordningen, så att stadgande införs om a) krav på kompetensbevis för förande av moped, b) krav på att förare av moped obligatoriskt skall bära skyddshjälm av godkänd typ, c) högsta tillåtna hastigheten för moped ändras från nuvarande 30 till 40 km/tim.

I motionen 1973:332 av herr Nilsson i Agnäs m. fl. (m) hemställs att riksdagen begär en utredning om körkort för skoterförare.

I motionen 1973:473 av fröken Bergström m. fl. (fp) hemställs att riksdagen anhåller om att Kungl. Maj:t ger socialstyrelsen i uppdrag att företa en översyn av ifrågavarande regler, i syfte att eliminera eller minska de kostnader för den enskilde som är förenade med omprövning av körkort eller ansökan om nytt körkort på grund av sjukdom eller lyte.

I motionen 1973:477 av herr Gustavsson i Ängelholm m. fl. (s) hemställs att riksdagen hos Kungl. Maj:t begär förslag om att maximilängden på landsvägsfordon begränsas till 18 m.

I motionen 1973:487 av herr Taube (fp) hemställs att riksdagen hos Kungl. Maj:t kräver en skyndsamt utredning syftande till förslag om skärpta bestämmelser beträffande utrustningen av vissa barncyklar.

I motionen 1973:488 av herrarna Taube (fp) och Hörberg (fp) hemställs att riksdagen hos Kungl. Maj:t anhåller om att Sverige i berörda internationella organ verkar för en ändring av färgen på uttryckningsfordonens varningssignaler från blått till förslagsvis gult.

I motionen 1973:490 av herr Åkerlind (m) hemställs att riksdagen hos Kungl. Maj:t begär att generella hastighetsbegränsningar på vägar utanför tätorter skall omvandlas till rekommenderade farter.

I motionen 1973:744 av herrarna Fransson (c) och Björk i Gävle (c) hemställs att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t begär tillägg till

vägtrafikförordningen om ett obligatorisk innehav av två varningstrianglar i varje motorfordon och att vederbörande utskott får i uppdrag att utforma förslag till erforderlig lagtext.

I motionen 1973:748 av herrar Helén (fp) och Fälldin (c) hemställs att riksdagen hos Kungl. Maj:t begär att motionen överlämnas till den parlamentariskt sammansatta arbetsgrupp som kommer att tillsättas i syfte att utarbeta program för ökad trafiksäkerhet.

I motionen 1973:756 av herrar Olsson i Kil (fp) och Rydén (fp) hemställs att riksdagen hos Kungl. Maj:t anhåller om sådana åtgärder 1. att parkeringstillstånd för handikappade må kunna utfärdas på lika villkor och med för hela landet gällande kraft, 2. att sådana tillstånd ej må beläggas med stämpelavgift.

I motionen 1973:758 av herr Polstam m. fl. (c) föreslås att riksdagen beslutar att hos Kungl. Maj:t hemställa om utfärdande av sådana bestämmelser, att nuvarande hinder för avläggande av prov för körkort med automatväxlad bil undanröjs.

I motionen 1973:762 av herr Stålhammar m. fl. (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 1973:767 av fru Åsbrink (s) hemställs att riksdagen hos Kungl. Maj:t anhåller att i vägtrafikförordningen förbud införs mot omkörning av fordon som bär skylten skolskjuts och som stannat för av- och påstigning.

I motionen 1973:926 av herr Hovhammar (m) hemställs att riksdagen hos Kungl. Maj:t anhåller om förslag syftande till att särskilt körkort för motorcykel införs.

I motionen 1973:1339 av fröken Andersson i Stockholm m. fl. (c) hemställs att riksdagen hos Kungl. Maj:t begär att bestämmelser införes om att längden på lastfordon tydligt skall anges bak på fordonet i fråga.

I motionen 1973:1341 av herrar Antonsson (c) och Dahlgren (c) hemställs att riksdagen hos Kungl. Maj:t anhåller om skyndsamt prövning av frågan om skyldighet för förare och passagerare på motorcykel samt mopedförare att använda skyddshjälm och att förslag därefter förelägges riksdagen.

I motionen 1973:1346 av herr Carlström m. fl. (fp) hemställs att riksdagen som sin mening ger Kungl. Maj:t till känna vad i motionen anförts om behovet av tillfredsställande belysning vid övergångsställena.

I motionen 1973:1352 av herr Eriksson i Arvika m. fl. (fp) hemställs att riksdagen hos Kungl. Maj:t begär att bestämmelser införes, innebärande skyldighet för gångtrafikant att vid färd i mörker bära reflexanordning eller lykta.

I motionen 1973:1356 av herr Gustavsson i Alvesta m. fl. (c) hemställs att riksdagen hos Kungl. Maj:t anhåller 1. att aviserade hastighetsbegränsningar för motorcyklar inte må genomföras, 2. att förslag framläggs angående särskilt körkort för motorcykel.

I motionen 1973:1359 av herr Hyltander (fp) hemställs att riksdagen hos Kungl. Maj:t begär att bestämmelser utfärdas om obligatoriskt halvljus på bilar då de framföres vid försämrad sikt och i övrigt enligt vad som framförts i motionen.

I motionen 1973:1366 av herr Lothigius m. fl. (m) hemställs 1. att riksdagen hos Kungl. Maj:t anhåller om a) att utredningen som behandlar trafikolycksstatistiken snarast slutför sitt arbete, b) att den arbetsgrupp som skall tillsättas för att behandla trafiksäkerhetsverkets promemoria får i uppdrag att särskilt vidta åtgärder för att öka trafiksäkerheten för barnen, c) att arbetet inom nordiska trafiksäkerhetsrådet bör påskyndas, så att lagförslag om skyldighet att bära skyddshjälm vid färd med motorcykel snarast kan utfärdas, 2. att riksdagen uttalar att medel i ökad utsträckning ställs till förfogande för vidtagande av åtgärder för att eliminera trafikfallor av det slag som berörts i motionen; samt 3. att riksdagen i övrigt ger Kungl. Maj:t till känna vad i motionen anföres.

I motionen 1973:1381 av fru Thunvall (s) hemställs att riksdagen hos Kungl. Maj:t begär en prövning av möjligheterna till obligatoriskt användande av bilbälten för passagerare i taxibilars baksäten.

Utskottet

I motionen 1973:748 aktualiseras änyo riksdagens uttalanden år 1972 (TU 1972:7, rskr 1972:114) med begäran om inrättande av en *parlamentariskt sammansatt grupp* med uppgift att utarbeta program innehållande åtgärder för en samordnad satsning i syfte att åstadkomma en minskning av trafikolyckorna. Motionärerna framhåller att ca 1 200 personer dödats varje år under de senaste tio åren genom trafikolyckor och att antalet skadade per år under samma period uppgick till minst 25 000. Beräkningar av produktionsförluster, sjukvårdskostnader, materiella kostnader och administration visar enligt motionärerna en samhällsekonomisk förlust på grund av trafikolyckor på 2,5 miljarder kronor per år. Det anses mot bakgrund bl. a. härav angeläget att staten tar på sig ansvaret och griper in för att åstadkomma en förbättring. Under ett antal rubriker - åtgärder för ökad trafiksäkerhet, trafikpolitiken, trafikmiljön, trafikövervakning, fordonet, människan i trafiken, trafiklagstiftning och ett samordnat trafiksäkerhetsarbete - pekar motionärerna på åtgärder som kan vidtas för att förbättra trafiksäkerheten. Här efter hemställs att riksdagen hos Kungl. Maj:t begär att motionen överlämnas till den arbetsgrupp, som enligt det ovanstående begärts.

I motionen 1973:314 har yrkats att en fortlöpande registrering och analys av alla barnolycksfall i trafiken kommer till stånd som underlag

för ett fortsatt trafiksäkerhetsarbete, att rikspolisstyrelsen ger polisen nya instruktioner som leder till utvidgad praktisk tillämpning av skolans teoretiska undervisning och till en skärpt trafikbevakning och hastighetsbegränsningar kring skolorna, att riktlinjer för trafiksäkerhet av äldre bebyggelse med det snaraste kommer till stånd, att åtgärder för att åstadkomma säkrare anordningar för skolskjutsar omedelbart vidtages och att undervisning i barnpsykologi blir obligatorisk vid körskolorna.

I motionen 1973:1366 föreslås också en rad åtgärder för att förbättra trafiksäkerheten. Det hemställs slutligen bl. a. att den ovannämnda parlamentariska arbetsgruppen får i uppdrag att särskilt vidta åtgärder för att öka trafiksäkerheten för barnen, att riksdagen uttalar att medel i ökad utsträckning ställs till förfogande för vidtagande av åtgärder för att eliminera trafikfallor av det slag som berörts i motionen och att riksdagen i övrigt ger Kungl. Maj:t till känna vad i motionen anförs.

Utskottet vill i anledning av nu nämnda yrkanden erinra om att Kungl. Maj:t genom beslut den 5 juli 1973 bemyndigat chefen för kommunikationsdepartementet att tillkalla särskilda sakkunniga med uppdrag att utreda vissa trafiksäkerhetsfrågor.

I direktiven för utredningen framhålls att de insatser som i vårt land gjorts från det allmännas sida samt av olika organisationer och enskilda har lett till att vi trots ett allt intensivare trafikarbete med allt fler motorfordon i rörelse på vägarna kunnat under det senaste decenniet förhindra en ökning av trafikolyckorna. Inför den fortsatta trafikökning som är att vänta anses emellertid ytterligare åtgärder krävas för att komma till rätta med trafiksäkerhetsproblemen. Vissa synpunkter och förslag har lagts fram i en av trafiksäkerhetsverket överlämnad promemoria med förslag till målsättning för arbetet för ökad trafiksäkerhet. Promemorian och remissyttrandena däröver uppges visa behovet av en mer övergripande syn och en på fördjupad kunskap grundad planering av verksamheten inom trafiksäkerhetsområdet.

I direktiven sägs vidare att en första uppgift för de sakkunniga bör vara att kartlägga olika möjliga trafiksäkerhetsfrämjande åtgärder. Dessa kan med avseende på effekterna och inriktningen vara av olika slag. Man kan skilja mellan å ena sidan olycksförebyggande och å andra sidan skadeförebyggande åtgärder. Som exempel på olycksförebyggande åtgärder nämns förbättrad förarutbildning och skärpt trafikövervakning. Propaganda för eller lagstiftning om användning av bilbälte anses vara en typiskt skadeförebyggande åtgärd. Andra insatser, t. ex. vissa vägförbättringar, föreskrifter som fordons beskaffenhet och utrustning, kan ha effekter i båda hänseendena. Insatserna kan gälla föraren, fordonet eller trafikmiljön eller – såsom exempelvis trafikövervakning – ha effekter i flera avseenden.

Som ett nästa led i arbetet anses följa en värdering av olika åtgärders effekter i fråga om minskning av olyckor och skador. I den mån det är möjligt att ange storleksordningen av olycks- och skadereduceringarna i absoluta tal bör givetvis detta göras. Man torde emellertid enligt direktiven

kunna konstatera att så kan ske endast i begränsad omfattning. Detta sägs emellertid inte hindra att man ändå kan få ett underlag för prioritering av åtgärderna med hänsyn till effekterna. Det bör nämligen vara möjligt att åstadkomma en jämförande gradering av åtgärdernas effekter, vilket är av stort värde för planläggningen av det fortsatta trafiksäkerhetsarbetet. Därvid framhålls som viktigt att effekternas fördelning på olika trafikantkategorier redovisas.

Den nu beskrivna delen av utredningsarbetet sägs förutsätta att orsakerna till olika slag av olyckor studeras och analyseras på ett mera planmässigt och målinriktat sätt än som nu sker. Kombinationer av olika faktorer som orsak till trafikolyckor torde vara vanliga. En kartläggning av dessa förhållanden kan för en del fall visa att en åtgärd som inriktar sig på endast en del av orsakskomplexet leder till en snabb förbättring med enkla medel. I andra fall måste flera samverkande, lämpligt avvägda åtgärder sättas in. För sådana avvägningar liksom för värderingar över huvud av olika trafiksäkerhetsåtgärder betonas att förbättrade kunskaper krävs om de samband som föreligger mellan å ena sidan trafikolyckor och trafikskador av olika slag, å andra sidan brister och ofullkomligheter i trafikmiljön och förändringar av olika säkerhetspåverkande faktorer. Vissa studier bör kunna genomföras inom ramen för utredningsarbetet.

Frågan hur det fortsatta trafiksäkerhetsarbetet skall planläggas och administreras för att få bästa resultat anses vara av stor betydelse. De sakkunniga bör därvid bl. a. söka vägar att -- med bibehållet ansvar för trafiksäkerhetsverket -- öka verkets möjligheter att vidga samarbetet och samordna insatserna i det samlade trafiksäkerhetsarbetet. De sakkunniga bör vidare enligt direktiven utreda vilka förändringar i verkets organisation som -- inom ramen för tillgängliga resurser -- är påkallade.

Avslutningsvis sägs bl. a. att de sakkunniga skall bedriva arbetet så skyndsamt som möjligt och bör då så lämpligen kan ske redovisa delförslag.

Utskottet finner det tillfredsställande att sakkunniga nu tillsatts för att utreda trafiksäkerhetsfrågorna. Det kan också konstateras att direktiven i stora delar omfattar de önskemål som upptagits i ovan nämnda motioner. Dessa motioner innehåller emellertid för trafiksäkerhetsarbetet även i övrigt så värdefulla synpunkter att de enligt utskottets mening bör överlämnas till utredningen för att tagas under övervägande. I detta sammanhang vill utskottet också i likhet med departementschefen understryka vikten av att utredningsarbetet bedrivs så skyndsamt som möjligt.

Vad utskottet i denna del anfört bör av riksdagen ges Kungl. Maj:t till känna.

I motionen 1973:314 har hemställts att förslag om lämpliga åtgärder för att förbättra *cyklarnas* beskaffenhet och utrustning framläggs. Vidare har i motionen 1973:487 yrkats att riksdagen hos Kungl. Maj:t kräver en skyndsamt utredning syftande till förslag om skärpta bestämmelser beträffande utrustningen av vissa barncyklar.

Även utskottet finner det angeläget att frågan om cyklarna och deras utrustning blir föremål för prövning med hänsyn till trafiksäkerheten. Enligt vad utskottet erfarit har emellertid inom trafiksäkerhetsverket tillsatts en utredning med uppgift att överväga lämplig konstruktion av cyklar från denna synpunkt. Då syftet med de av motionärerna aktualiserade frågorna sålunda synes bli tillgodosett torde någon åtgärd från riksdagens sida ej nu vara påkallad.

I motionen 1973:767 har föreslagits bestämmelser om förbud mot *omkörning av skolbussar* som stannats för av- och påstigning.

Frågan om förbud mot omkörning m. m. av stillastående skolskjuts har vid flera tillfällen prövats av riksdagen. Vid sin prövning av frågan år 1971 kom riksdagen till den slutsatsen att effektivare åtgärder måste vidtas för att förhindra allvarliga olyckor i samband med skolbarns-transporter. 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 överväger vilka åtgärder som bör vidtas i sammanhanget och redovisar sina ställningstaganden i anledning härav.

Enligt vad utskottet erfarit är prövningen i Kungl. Maj:ts kansli beroende av viss försöksverksamhet. Det är enligt utskottets uppfattning angeläget att denna verksamhet påskyndas samt att härav föranledda åtgärder snarast vidtas. I avvaktan på resultatet av försöksverksamheten synes någon åtgärd från riksdagens sida f. n. ej påkallad.

I motionerna 1973:181 och 1973:477 har yrkats att riksdagen uttalar sig för en *maximering av högsta längden* för landsvägsfordon till 18 m.

Frågan härom prövas f. n. av Kungl. Maj:t på begäran av 1970 års riksdag. Även 1972 års riksdag behandlade denna fråga och ansåg därvid att resultatet av prövningen hos Kungl. Maj:t borde avvaktas.

Enligt vad utskottet erfarit har vissa utredningar i sammanhanget gjorts hos statens trafiksäkerhetsverk och statens väg- och trafikinstitut. Problemen måste emellertid ytterligare belysas innan Kungl. Maj:t kan ta ställning till frågan om lagstiftning i ämnet.

Även om utskottet på grund av det anförda inte kunnat tillstyrka att den i motionerna föreslagna minskningen av högsta längden på landsvägsfordon genomföres redan nu talar dock starka skäl för att en sådan minskning kommer till stånd. Utskottet finner det därför önskvärt att det återstående utredningsarbetet med beaktande härav bedrivs skyndsamt och att resultatet därav snarast redovisas.

Det synes naturligt att i nämnda sammanhang jämväl frågor om *utmärkning av längden av lastfordon* och kombinationer därav som aktualiseras i motionerna 1973:195 och 1973:1339 kommer att prövas, vilket dock enligt utskottets mening ej får hindra ett *snart ställningstagande* till frågan om maximering av fordonslängden.

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

I motionen 1973:181 har hemställts om en *sänkning av hastighetsgränsen inom tätorterna till 30 km* vid övergångsställen, skolor, ålderdomshem och liknande ställen.

På uppdrag av Kungl. Maj:t har trafiksäkerhetsverket enligt vad utskottet erfarit haft att dels undersöka i vad mån lokala trafikföreskrifter meddelats avseende hastighetsbegränsning till skydd för särskilt utsatta trafikantkategorier, såsom barn, handikappade och äldre, invid skolor, sjukhus eller liknande inrättningar eller för gatu- och vägsträckor i övrigt som i större utsträckning användes av sådana trafikanter, dels att med utgångspunkt i resultaten av denna undersökning meddela vägledande anvisningar i fråga om lokala trafikföreskrifter i angivna avseenden. Undersökningen har sammankopplats med en av trafiksäkerhetsverket tidigare påbörjad utredning i syfte att få fram riktlinjer för enhetlig bedömning av ärenden angående hastighetsbegränsning till 30 km/tim på vissa gator och vägar. En kortfattad sammanställning av hittills framkomna resultat har gjorts i en promemoria inom verket beträffande hastighetsbegränsning till 30 km/tim dels på gator och vägar inom tätbebyggt område, dels på vissa andra vägar. Med översändande av promemorian har trafiksäkerhetsverket i skrivelse till samtliga länsstyrelser och vägförvaltningar hemställt att i densamma angivna preliminära riktlinjer i fortsättningen tillämpas vid bedömningen av ärenden angående hastighetsbegränsning till 30 km/tim. Det uppges vidare att verket på grundval av de erfarenheter som vinnas under det närmaste året senare kommer att utarbeta slutliga anvisningar i ämnet.

Med hänsyn till det anförda och då utskottet anser att resultatet av försöksverksamheten bör avvaktas finner utskottet någon åtgärd från riksdagens sida ej påkallad varför motionen avstyrks.

I motionen 1973:490 har begärts att generella hastighetsbegränsningar på vägar utanför tätorter omvandlas till *rekommenderade farter*.

Utskottet vill med anledning härav erinra om att i propositionen 1967:38 sådan ändring av 56 § 4 mom. vägtrafikförordningen föreslogs att en differentiering av hastighetsbegränsningarna kunde ske efter olika vägars beskaffenhet. Förslaget bifölls av riksdagen. I sitt utlåtande över propositionen framhöll tredje lagutskottet att hastighetsgränserna borde differentieras med hänsyn till bl. a. vägstandard och trafikintensitet men att en försöksverksamhet borde äga rum innan ställning togs till hur hastighetsgränserna slutligt skulle utformas. Utskottet förutsatte att resultaten av försöksverksamheten skulle redovisas för riksdagen.

Kungl. Maj:ts beslut den 19 mars 1971 om sänkning av bashastigheten till 70 km/tim och de i anslutning därtill uppställda kriterierna för avvikelse från bashastigheten innebär enligt vad kommunikationsministern framhållit i riksdagen den 15 april 1971 att försöksverksamheten fortsätter enligt riksdagens intentioner med fartgränser som differentieras efter vägnas standard och trafikintensitet. Resultaten av försöksverksamheten kommer vidare att redovisas för riksdagen när tiden är inne för beslut om en mera definitiv utformning av hastighetsbestämmelserna.

Resultatet av försöksverksamheten bör avvaktas varför motionen icke bör föranleda någon riksdagens åtgärd. Den avstyrks därför av utskottet.

I motionen 1973:315 har hemställts att bestämmelser införs om att högsta tillåtna *hastighet för moped* ändras från nuvarande 30 till 40 km/tim. Utskottet anser emellertid de av motionärerna härför anförda skälen ej vara sådana att motionen i denna del bör bifallas.

Någon anledning torde ej heller föreligga att tillstyrka det i motionen 1973:1356 framställda yrkandet att riksdagen hos Kungl. Maj:t anhåller att aviserade *hastighetsbegränsningar för motorcyklar* inte må genomföras.

I motionen 1973:315 har också yrkats att stadgande införs om krav på *kompetensbevis* för förande av *moped*. Med anledning härav vill utskottet i år liksom föregående år framhålla att förslag i samma syfte prövades såväl i samband med 1967 års principbeslut om differentierade körkort m. m. som vid 1971 års riksdag (jfr TU 1971:12, rskr 1971:209) utan att vinna riksdagens bifall. Utskottet har för sin del inte funnit skäl föreligga att ändra uppfattning härvidlag och avstyrker därför motionen även i denna del.

I motionerna 1973:926 och 1973:1356 har hemställts om särskilt *körkort för motorcykel*. Även utskottet har vid sin behandling av frågan funnit skäl tala för en översyn av reglerna. Prövningen härav synes lämpligen kunna ske inom trafiksäkerhetsutredningen. Vad utskottet sålunda anfört bör ges Kungl. Maj:t till känna.

I motionen 1973:332 har begärts en utredning om *körkort för skoterförare*. Med anledning härav vill utskottet erinra om att denna fråga behandlats av motorredskapsutredningen i betänkandet Snöskotern – fordonet och föraren (SOU 1970:9). Utredningen ansåg på anförda skäl ej någon form av lämplighetsbevis eller förarlicens böra krävas av förare av s. k. bandmotorcyklar till vilka skotrarna hänförs. Tanken på körkort för skoterförare har också avisats under behandlingen av betänkandet inom Kungl. Maj:ts kansli. Som en följd härav har i terrängtrafikkungörelsen (1972:594) såvitt gäller behörighet att föra terrängskoter endast stadgats att föraren skall ha fyllt 16 år. Kungörelsen har i denna del trätt i kraft den 1 maj innevarande år varvid från tillämpningen fram till den 1 oktober dock undantagits fordon som ej förs på väg. Med hänsyn till att det av motionärerna aktualiserade spørsmålet sålunda helt nyligen varit föremål för utredning och prövning och då erfarenhet av lagstiftningen på området ytterligare bör avvaktas finner utskottet den av motionärerna påkallade utredningen f. n. ej böra föranleda någon riksdagens åtgärd.

I motionen 1973:758 har hemställts om utfärdande av sådana bestämmelser att nuvarande hinder för avläggande av prov för körkort med *automatväxlad bil* undanröjs. Enligt vad utskottet erfarit behandlas denna fråga f. n. -- efter framställning från trafiksäkerhetsverket -- inom Kungl. Maj:ts kansli. Under hänvisning härtill avstyrks motionen.

I motionen 1973:183 har hemställts om förslag till lag rörande skyldighet för gångtrafikanter att vid promenad på landsväg efter mörkrets inbrott vara utrustad med *reflexanordning* för undvikande av mörkerolyckor. Vidare har i motionerna 1973:188 och 1973:1352 yrkats att bestämmelser införas innebärande skyldighet för gångtrafikanter att vid färd i mörker bära *reflexanordningar eller lykta*.

År 1968 tillsattes inom trafiksäkerhetsverket en arbetsgrupp med uppdrag att utreda de rättsliga och praktiska möjligheterna att föreskriva obligatorisk användning av bl. a. reflexanordning för gående. Arbetsgruppen kom i ett år 1969 avgivet utlåtande till den slutsatsen att någon i författning under straffansvar stadgad skyldighet att använda reflexanordning inte borde föreskrivas. Man framhöll dock det synnerligen angelägna i att information och propaganda om reflexanordningarnas betydelse bedrivs på ett så effektivt sätt som möjligt. Utskottet vill också erinra om att Nordisk vägtrafikkommitté i sitt beräkande med förslag till enhetliga nordiska regler rörande vägtrafikanternas uppträdande i trafiken inte ansett sig kunna förorda att i berörda avseende tvingande bestämmelser införas. Inte heller borde trafikreglerna innehålla bestämmelser som har karaktären av enbart rekommendationer.

Dessa frågor kommer vidare att tas upp i det Nordiska trafiksäkerhetsrådet. Utskottet finner det tillfredsställande att så sker inte minst med tanke på intresset av gemensam nordisk lagstiftning på området. Under hänvisning till det anförda synes motionerna icke böra föranleda någon åtgärd från riksdagens sida, men utskottet vill i likhet med den ovannämnda arbetsgruppen understryka vikten av att propagandaverksamheten på området bedrivs med all kraft.

I motionen 1973:1346 har yrkats att riksdagen som sin mening ger Kungl. Maj:t till känna vad i motionen anförts om behovet av tillfredsställande *belysning vid övergångsställena*. I anledning härav vill utskottet såsom vid fjolårets riksdag erinra om att trafiksäkerhetsverket i samarbete med vägverket och Kommunförbundet påbörjat försök med s. k. intensivbelysning av övergångsställen i syfte att öka säkerheten för gående. Försöken syftar bl. a. till att fastställa lämplig luminansnivå för intensivbelysningen i förhållande till den stationära vägbelysningsnivån. Med hänsyn härtill och då möjligheter numera finns att i förekommande fall - där vägverket så finner påkallat - använda vägmedel för stationär vägbelysning avstyrks motionen.

I motionen 1973:194 har hemställts att riksdagen hos Kungl. Maj:t anhåller att obligatorisk *kontroll av bilbälten* fr. o. m. år 1974 skall utföras av AB Svensk bilprovning. Vidare har i motionen 1973:1381 begärts en prövning av möjligheterna till obligatoriskt användande av *bilbälten för passagerare* i taxibilars baksäten.

Utskottet vill i anledning av dessa yrkanden erinra om att Kungl. Maj:t år 1971 uppdrog åt trafiksäkerhetsverket att utreda frågan om nya bestämmelser beträffande säkerhetsbälten. Enligt vad utskottet erfarit har arbetet med sådana bestämmelser fortskridit så långt att Kungl. Maj:t

ämnar avläta en proposition i frågan under våren 1974. Under hänvisning härtill och då utskottet förutsätter att ställning i samband därmed tas till frågor av förevarande slag avstyrks motionerna i fråga.

I motionen 1973:1341 har yrkats att riksdagen hos Kungl. Maj:t anhåller om skyndsamt prövning av frågan om skyldighet för förare av och passagerare på motorcykel samt mopedförare att använda *skyddshjälm*. Vidare har i motionen 1973:762 yrkats att riksdagen hos Kungl. Maj:t begär förslag till stadgande i vägtrafikförordningen att vid färd med motorcykel förare och passagerare obligatoriskt skall bära skyddshjälm. Ett motsvarande yrkande finns i motionen 1973:315 beträffande mopedförare. I motionen 1973:1366 yrkas att riksdagen hos Kungl. Maj:t anhåller om att arbetet inom Nordiska trafiksäkerhetsrådet bör påskyndas så att lagförslag om skyldighet att bära skyddshjälm vid färd med motorcykel snarast kan utfärdas.

Med anledning av dessa motioner vill utskottet erinra om att trafiksäkerhetsverket genom en arbetsgrupp låtit utreda de rättsliga och praktiska möjligheterna att föreskriva obligatorisk användning av skyddshjälm för i första hand motorcykelförare. Gruppen kom därvid till den slutsatsen att någon tvingande bestämmelse inte är lämplig men att man i vägtrafikförfattningarna borde införa en rekommendation om att hjälm bör användas vid färd å motorcykel och moped. Arbetsgruppen har vidare studerat möjligheten att via trafikförsäkringarna stimulera användningen av bl. a. skyddshjälm.

De invändningar som arbetsgruppen anfört mot lagstiftad skyldighet att bära hjälm har av trafiksäkerhetsverket ansetts bära accepteras när det gäller mopedförare men icke när det gäller förare av motorcykel och passagerare på motorcykel. Verket har därför i skrivelse till Kungl. Maj:t den 29 april 1970 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.

Utredningsarbete på området bedrivs även inom Nordiska trafiksäkerhetsrådet, och enligt vad utskottet erfarit kommer rådet att avge en rapport innefattande här berörda frågor i början av år 1974.

Även utskottet anser frågan om hjälm för dem som färdas på motorcykel vara angelägen. Syftet med yrkandena i motionen 1973:762, motionen 1973:1341 i vad avser motorcykel och förevarande yrkande i motionen 1973:1366 torde dock genom det anförda komma att i väsentlig del tillgodoses. Utskottet förutsätter vidare att Kungl. Maj:ts prövning sker utan dröjsmål. På grund av det anförda finner utskottet någon särskild åtgärd från riksdagens sida i ämnet ej påkallad.

Ej heller har utskottet ansett sig bära tillstyrka motionen 1973:1341 såvitt gäller mopedförare samt motionen 1973:315 i denna del.

Med anledning av yrkandet i motionen 1973:181 om *förbud för tung trafik* under helger och veckoslut under hela året får utskottet hänvisa till sitt tidigare ställningstagande innevarande år i denna fråga (TU 1973:7) enligt vilket ytterligare erfarenheter på området ansågs bära avvaktas.

Under hänvisning härtill avstyrks motionen i denna del.

Beräffande det i motionen 1973:181 upptagna yrkandet om strängare kontroll av *utländska fordon* som trafikerar svenska vägar vill utskottet erinra om att transportnämnden (jfr TU 1973:19) till kommunikationsdepartementet överlämnat förslag till ny kungörelse angående transporter till och från utlandet med motorfordon samt att beredning av ärendet pågår inom Kungl. Maj:ts kansli. I avvaktan härpå synes någon åtgärd från riksdagens sida ej påkallad varför även detta motionsyrkande avstyrks.

I motionen 1973:181 har hemställts om övergångsbestämmelser för transport av *giftiga kemikalier och eldfarliga produkter* i avvaktan på att ordentliga säkerhetsföreskrifter måtte utarbetas. Kungl. Maj:t har emellertid numera i propositionen 1973:143 föreslagit att Sverige ansluter sig till den europeiska överenskommelsen om internationell transport av farligt gods på väg (ADR). Propositionen innehåller även riktlinjer för en reglering av nationella vägtransporter av farligt gods. Vid bifall till propositionen torde motionärernas önskemål i denna del tillgodoseas varför förenämnda yrkande inte nu bör föranleda någon särskild åtgärd från riksdagens sida.

I motionen 1973:181 har vidare yrkats att riksdagen hos Kungl. Maj:t hemställer om övergångsbestämmelser för användning av *truckar* med dåliga siktmöjligheter i trafik på vägar och gator. Denna fråga är emellertid föremål för prövning inom motorredskapsutredningen, som enligt vad utskottet erfarit ämnar avge ett betänkande på området i början av år 1974. I avvaktan på resultatet härav finner utskottet någon åtgärd från riksdagen ej påkallad.

I motionen 1973:311 har yrkats att riksdagen beslutar att straffbestämmelsen i 67 § 2 st. vägtrafikförordningen ändras så att *gående*, som går mot *rött ljus*, icke ovillkorligen skall straffas. Sedan vägtrafikförordningen upphävts i samband med ikraftträdandet av vägtrafikkungörelsen (1972:603) återfinns motsvarande ansvarsbestämmelse för gående i sistnämnda kungörelses 164 § p. 7.

Vid förbudets införande ansågs det vara av vikt att de svenska bestämmelserna avfattades i så nära överensstämmelse som möjligt med motsvarande internationella regler. Som motionären framhåller rådde emellertid viss tvekan om straffbudet vid dess tillkomst.

I likhet med motionären vill utskottet understryka betydelsen av att respekten för förbudet att gå mot rött ljus kan upprätthållas. Det synes emellertid tveklaktigt om detta uppnås genom den av motionären föreslagna åtgärden, som kan komma att för den enskilde medföra svåra bedömningar. Vidare har en ovillkorlig påföljd vid brott mot förbudet givetvis sitt värde inte minst från trafiksäkerhetssynpunkt. Signalsystemet bör däremot -- som framhölls vid förbudets tillkomst -- utformas med större hänsyn till gångtrafikanterna. Sålunda torde systemet i många fall kunna avstängas beträffande gående under tider på dygnet då trafiken är obetydlig. Utskottet vill också erinra om den möjlighet till rapportefter-

gift, som föreligger enligt polisinstruktionen, om förseelsen med hänsyn till omständigheterna i det särskilda fallet är obetydlig. Under hänvisning till det anförda anser sig utskottet ej berett tillstyrka motionen.

I motionen 1973:488 har yrkats att riksdagen hos Kungl. Maj:t anhåller om att Sverige i berörda internationella organ verkar för en ändring av färgen på *utryckningsfordonens varningssignaler* från blått till förslagsvis gult. Enligt vad utskottet erfarit övervägs alltså vissa härmed sammanhängande spörsmål inom kommunikationsdepartementet och trafiksäkerhetsverket. I avvaktan på resultatet härav anser utskottet någon åtgärd från riksdagens sida inte påkallad och avstyrker därför motionen.

I anledning av motionen 1973:744 om tillägg till vägtrafikförordningen beträffande obligatoriskt innehav av två *varningstrianglar* i varje motorfordon må framhållas att i 11 § fordonskungörelsen (1972:595) införts ett stadgande om att varningstriangel skall medföras vid färd med bil. Bestämmelsen träder i kraft den 1 maj 1974. Under hänvisning härtill avstyrks motionen.

I motionen 1973:1359 har hemställts att riksdagen hos Kungl. Maj:t begär att bestämmelser utfärdas om *obligatoriskt halvljus* på bilar då de framförs vid försämrad sikt och i övrigt enligt vad som framförts i motionen.

Med anledning härav vill utskottet erinra om att i 90–93 §§ vägtrafikkungörelsen (1972:603) finns bestämmelser om bl. a. obligatorisk användning av halvljus i vissa fall. Då syftet med motionärens yrkande härigenom torde vara tillgodosett synes någon åtgärd från riksdagens sida ej påkallad varför motionen avstyrks.

I motionen 1973:179 har yrkats att riksdagen måtte besluta att Kungl. Maj:t låter utreda möjligheten av att införa *parkeringskort för handikappade* som gäller över hela landet. Vidare har i motionen 1973:756 yrkats att riksdagen hos Kungl. Maj:t anhåller om sådana åtgärder att parkeringstillstånd för handikappade må kunna utfärdas på lika villkor och med för hela landet gällande kraft. I anledning härav må nämnas att vägverket den 21 februari 1972 utfärdat anvisningar om undantag för handikappade personer från lokala trafikföreskrifter om parkering. Anvisningarna syftar till att skapa enhetliga villkor vid medgivande av parkeringslätnader för handikappade. Vidare utfärdar vägverket numera parkeringstillstånd med giltighet för hela riket. Utskottet finner därför önskemålet om parkeringskort för handikappade som gäller för hela landet i huvudsak tillgodosett. Dessutom följs enligt vad utskottet erfarit frågan uppmärksamt i Kungl. Maj:ts kansli varför det torde kunna förutsättas att Kungl. Maj:t vidtar de åtgärder som kan befinnas erforderliga i frågan. Under hänvisning härtill avstyrks motionerna.

Utskottet har ej heller funnit sig berett att tillstyrka det i motionen 1973:756 framförda yrkandet om att parkeringstillstånd för handikappade ej må beläggas med *stämpelavgift*.

I motionen 1973:473 har yrkats att Kungl. Maj:t ger socialstyrelsen i uppdrag att företa en översyn av i motionen berörda regler i syfte att eliminera eller minska de kostnader för den enskilde som är förenade med omprövning av körkort eller ansökan om nytt körkort på grund av *sjukdom eller lyte*. Med anledning av en motion i ämnet vid fjolårets riksdag uttalade riksdagen (jfr TU 1972:7, rskr 1972:114) bl. a. att i den mån bidrag till kostnader av ifrågavarande slag skall utgå synes bidragsgivningen böra ske inom ramen för de åtgärder som samhället eljest vidtager för att stödja de handikappade. Vidare erinrades om att frågan torde beröras av det inom trafikmålskommittén pågående arbetet. Denna kommitté har numera avlämnat sitt betänkande. I detta föreslås bl. a. att bestämmelser beträffande indragning av och ny ansökan om körkort införes i en särskild lag om körkort. Utskottet anser sig kunna utgå från att under frågans fortsatta behandling även de ekonomiska konsekvenserna av lagstiftningen för den enskilde blir föremål för överväganden. Med beaktande av det anförda har utskottet för sin del alljämt inte funnit sig kunna tillstyrka någon åtgärd från riksdagens sida och avstyrker följaktligen motionen.

I anledning av yrkandet i motionen 1973:1366 att den utredning som behandlar *trafikolycksfallsstatistiken* snarast slutför sitt arbete vill utskottet i år liksom föregående år erinra om att överläggning förts mellan trafiksäkerhetsverket och statistiska centralbyrån och andra myndigheter angående möjligheterna att i avvaktan på utredningens resultat genomföra vissa förbättringar beträffande den kontinuerliga uppföljningen av olycksläget och utnyttjande av försäkringsbolagens statistik m. m. Enligt vad utskottet erfarit pågår arbetet härmed fortfarande. Utskottet har också inhämtat att utredningen i fråga avser att under första kvartalet 1974 framlägga ett delbetänkande i ämnet. Även om utskottet med hänsyn härtill inte finner någon riksdagens åtgärd i ämnet f. n. påkallad vill utskottet dock ånyo understryka angelägenheten av att utredningsarbetet påskyndas.

Utskottet hemställer

att riksdagen

1. i anledning av motionerna 1973:748, 1973:314, punkterna 1—4 och 6, samt 1973:1366, punkterna 1 b, 2 och 3, som sin mening ger Kungl. Maj:t till känna vad utskottet anfört om överlämnande av nämnda motioner i berörda delar till utredningen för vissa trafiksäkerhetsfrågor,
2. avslår motionerna 1973:314, punkten 5, och 1973:487,
3. avslår motionen 1973:767,
4. i anledning av motionerna 1973:181, punkten 4 i vad avser högsta tillåtna längd för landsvägsfordon, 1973:195, 1973:477 och 1973:1339 som sin mening ger Kungl. Maj:t till känna vad utskottet anfört rörande längden av landsvägsfordon och utmärkning därav,
5. avslår motionen 1973:181, punkten 3,

6. avslår motionen 1973:490,
7. avslår motionen 1973:315, punkten c,
8. avslår motionen 1973:1356, punkten 1,
9. avslår motionen 1973:315, punkten a,
10. i anledning av motionerna 1973:926 och 1973:1356, punkten 2, som sin mening ger Kungl. Maj:t till känna vad utskottet anfört rörande särskilt körkort för motorcykel,
11. avslår motionen 1973:332,
12. avslår motionen 1973:758,
13. avslår motionerna 1973:183, 1973:188 och 1973:1352,
14. avslår motionen 1973:1346,
15. avslår motionen 1973:194,
16. avslår motionen 1973:1381,
17. avslår motionerna 1973:315, punkten b, 1973:762, 1973:1341 och 1973:1366, punkten 1 c,
18. avslår motionen 1973:181, punkten 4 i vad avser förbud för tung trafik och kontroll av utländska fordon, samt punkterna 5 och 6,
19. avslår motionen 1973:311,
20. avslår motionen 1973:488,
21. avslår motionen 1973:744,
22. avslår motionen 1973:1359,
23. avslår motionerna 1973:179 och 1973:756,
24. avslår motionen 1973:473,
25. avslår motionen 1973:1366, punkten 1 a.

Stockholm den 6 november 1973

På trafikutskottets vägnar
SVEN MELLQVIST

Närvarande: herrar Mellqvist (s), Lindahl (s), Hjorth (s), Hugosson (s), Persson i Heden (c), Rosqvist (s), Lindberg (s), Håkansson (c), Östrand (s), Clarkson (m), Magnusson i Kristinehamn (vpk), Torwald (c), Taube (fp), fröken Hörlén (fp) och herr Komstedt (m).

Reservationer

1. beträffande *högsta längden* för landsvägsfordon av herrar Persson i Heden (c), Håkansson (c), Clarkson (m), Torwald (c), fröken Hörlén (fp) och herr Komstedt (m) som anser att

dels det stycke i utskottets yttrande på s. 7 som börjar med "Även om" och slutar med "snarast redovisas" bort ha följande lydelse:

Innan det av riksdagen sålunda påkallade utredningsarbetet resulterat i ett underlag för bedömningen av frågan är det enligt utskottets mening ej möjligt att göra något uttalande i ämnet. I sammanhanget kan som en

konsekvens av minskningen av högsta längden för lastfordonen nämnas att antalet sådana fordon på vägarna torde komma att öka väsentligt. Följderna härav från inte minst trafiksäkerhetssynpunkt bör givetvis först utredas. Även i övrigt är det av vikt att erforderligt material insamlas och utvärderas för frågans allsidiga belysning. Mot bakgrund av bl. a. det anförda anser utskottet fortfarande Kungl. Maj:ts prövning böra avvaktas varför motionerna avstyrks.

dels utskottets hemställan under 4 bort ha följande lydelse:

- 4 a. avslår motionerna 1973:181, punkten 4 i vad avser högsta tillåtna längd för landsvägsfordon, och 1973:477,
- b. i anledning av motionerna 1973:195 och 1973:1339 som sin mening ger Kungl. Maj:t till känna vad utskottet anfört rörande utmärkning av längden av landsvägsfordon,

2. beträffande *rekommenderade farter* av herr Clarkson (m) som anser att

dels det avsnitt i utskottets yttrande som på s. 8 börjar med "Utskottet vill" och på s. 9 slutar med "av utskottet" bort ersättas med text av följande lydelse:

Det torde vara allmänt omväntat att de generella hastighetsbegränsningarna i stor utsträckning ej respekteras av bilisterna. Detta kan bl. a. bero på att dessa begränsningar med hänsyn till växlingen i trafikintensiteten under dygnet framstår som mer eller mindre obefogade. Trafikanterna är emellertid oavsett fartbegränsningsskyltar skyldiga att anpassa farten till rådande förhållanden. Det synes därför enligt utskottets mening lämpligt att besluta att för alla vägar utanför tätorter uppsatta begränsningsskyltar endast anger rekommenderad högsta fart och att överträdelser av dessa rekommenderade farter endast skall beivras om de varit orsak till trafikolycka. Härigenom skulle respekten för fartreglerna i fråga stärkas och polisresurser frigöras för andra uppgifter utan att trafiksäkerheten därigenom eftersättes.

dels utskottets hemställan under 6 bort ha följande lydelse:

6. med bifall till motionen 1973:490 hos Kungl. Maj:t begär att generella hastighetsbegränsningar på vägar utanför tätorter skall omvandlas till rekommenderade farter,

3. beträffande *gående* som går mot *rött ljus*

av herrar Lindahl (s), Clarkson (m), Taube (fp) och Komstedt (m), som anser att

dels det stycke i utskottets yttrande som på s. 12 börjar med "I likhet" och på s. 13 slutar med "tillstyrka motionen" bort ersättas med text av följande lydelse:

Allmän enighet torde råda om att bestämmelser som ej åtlyds 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 19 bort ha följande lydelse:

19. i anledning av motionen 1973:311 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,

