

## Trafikutskottets betänkande

1984/85:3

om trafiksäkerhet och trafikföreskrifter m. m.

### Sammanfattning

I betänkandet behandlas ett 30-tal förslag angående trafiksäkerhet och trafikföreskrifter m. m., vilka framförts i motioner som väcktes under den allmänna motionstiden under förra riksmötet.

Fördelade med hänsyn till det huvudsakliga innehållet behandlas motionsförslagen i följande huvudavsnitt i utskottets yttrande, nämligen i huvudavsnitten Vägtrafikfrågor, Körkortsfrågor, Fordonsfrågor, Bilregisterfrågor, Vägmarkesfrågor m. m. samt Övriga trafiksäkerhetsfrågor. De frågor som tas upp i motionerna framgår av rubriker inom de olika huvudavsnitten. Utskottets förslag med anledning av motionerna redovisas i avsnittet Hemställan:

Utskottet föreslår på skäl som redovisas i utskottets yttrande att motionsförslagen avslås eller lämnas utan åtgärd.

Mot utskottets förslag att tre motionsförslag (m, c, resp. fp) om införande av ett särskilt förarprov för behörighet att föra tung motorcykel och ett motionsförslag (m) om införande av ett särskilt körkort för behörighet att föra sådan motorcykel skall lämnas utan åtgärd i avvaktan på resultatet av viss utredning reserverar sig en m-ledamot, c-ledamöterna och fp-ledamoten (s. 32).

I fråga beträffande rekommenderade hastighetsgränser fogas vid betänkandet ett särskilt yttrande av m-ledamöterna och i fråga beträffande nödutgång i skolbuss ett särskilt yttrande av fp-ledamoten (s. 33).

### Motionerna

I motion 1983/84:297 av Ingvar Johnsson m. fl. (s) yrkas att riksdagen beslutar utöka den kommunala beslutanderätten om lokala trafikföreskrifter till att gälla även införande av stopp- eller väjningsplikt i väggorsning.

I motion 1983/84:315 av Maj-Lis Landberg och Margit Sandéhn (båda s) yrkas att riksdagen begär att regeringen framlägger förslag till sådan lagändring, att möjligheterna till skatteflykt genom fordonsregistrering på minderåriga barn elimineras.

I motion 1983/84:414 av Thorbjörn Fälldin m. fl. (c) yrkas, såvitt nu är i fråga (yrkande 7), att riksdagen beslutar införa särskilt förarprov för tung motorcykel.

I motion 1983/84:417 av Sten Svensson (m) yrkas att riksdagen beslutar att som sin mening ge regeringen till känna vad som i motionen anförts om angelägenheten av att initiera åtgärder för att åstadkomma besparingar av statsmedel genom förenklingar av vägutmärkningssystemet.

I motion 1983/84:664 av Inger Hestvik och Iréne Vestlund (båda s) yrkas att riksdagen hos regeringen begär förslag till lagstiftning där fotgängare och andra oskyddade trafikanter åläggs bära reflexer under dygnets mörka timmar.

I motion 1983/84:671 av Hans Pettersson i Helsingborg och Bengt Silfverstrand (båda s) yrkas att riksdagen hos regeringen begär att tidigare gällande regler för stänkskydd på personbilar skall återinföras.

I motion 1983/84:819 av Ove Eriksson (m) yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförts om nödvändigheten att lagstifta om säkerhetsbälten i bussar.

I motion 1983/84:821 av Göte Jonsson och Bertil Danielsson (båda m) yrkas att riksdagen hos regeringen begär en översyn av gällande bestämmelser innebärande ett upphävande av den särskilda straffsanktionen för överträdelse av förbudet att gå mot rött ljus och att förbudet ändras till rekommendation.

I motion 1983/84:825 av Arne Nygren (s) yrkas att riksdagen beslutar att hos regeringen begära att frågan om personskaderisker i anslutning till järnvägstrafiken och åtgärder i anledning därav skyndsamt utreds, varvid riskerna för vägtrafikanter och tågresande vid ökade tåghastigheter särskilt uppmärksammas.

I motion 1983/84:827 av Erik Olsson och Tore Nilsson (båda m) yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförts om åtgärder i syfte att förbättra trafiksäkerheten.

I motion 1983/84:1013 av Ewy Möller (m) yrkas att riksdagen beslutar att ett särskilt förarprov för tung motorcykel skall införas.

I motion 1983/84:1266 av tredje vice talman Karl Erik Eriksson (fp) yrkas att riksdagen hos regeringen begär en översyn av bestämmelserna om bussars säkerhetsutrustning i enlighet med vad som i motionen anförts.

I motion 1983/84:1269 av Margareta Gard (m) yrkas att riksdagen beslutar ändra körkortsförordningens 38 § så att spärrtiden för körkortsåterkallelse räknas från delgivningsdagen.

I motion 1983/84:1270 av Pär Granstedt (c) yrkas att riksdagen hos regeringen hemställer om åtgärder så att nymonterade bilbälten kommer att förses med enhetliga lös.

I motion 1983/84:1273 av Ingrid Hemmingsson (m) yrkas att riksdagen hos regeringen begär förslag om att den lagstiftning som reglerar vägs skyltning förenklas i enlighet med motionens syfte.

I motion 1983/84:1274 av Eric Hägelmark (fp) yrkas att riksdagen hos regeringen begär att bussar som används i skolskjutstrafik skall vara försedda med nödutgång.

I motion 1983/84:1279 av Marianne Karlsson (c) yrkas att riksdagen hos regeringen begär en översyn av nuvarande regler för omregistrering av bilar så att ingen orättmätigt skall kunna erhålla registreringshandling (ägarbevis) på bil utan att samtidigt förete överlåtelsehandlingar.

I motion 1983/84:1280 av Anita Modin (s) yrkas att riksdagen begär att regeringen låter se över vägtrafikkungörelsen när det gäller transport av sjuka och rörelsehindrade.

I motion 1983/84:1285 av Göran Persson och Lars Andersson (båda s) yrkas

1. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförs om reflexanordningar på cyklar,

2. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförs angående obligatorisk användning av bilbälte i baksätet.

I motion 1983/84:1784 av Ulla Johansson och Kjell Nilsson (båda s) yrkas att riksdagen begär förslag till lagändring som innebär obligatorisk användning av säkerhetsbälte också i baksäten i våra bilar.

I motion 1983/84:1794 av Sven Munke och Jan-Eric Virgin (båda m) yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförs om behovet av granskning och godkännande av läromedel som används i förarutbildningen.

I motion 1983/84:1796 av Bo Nilsson (s) yrkas att riksdagen hos regeringen begär att reglerna om motorredskap förändras enligt motorredskapsutredningens förslag så att mobilkranar kan framföras lagligt som motorredskap och då även på motorvägar och motortrafikleder.

I motion 1983/84:1803 av Bengt-Ola Rytter och Nils Nordh (båda s) yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförs om besiktning av vissa utryckningsfordon.

I motion 1983/84:1812 av Allan Åkerlind (m) yrkas att riksdagen hos regeringen begär förbud mot anläggande av väggupp.

I motion 1983/84:1813 av Allan Åkerlind (m) yrkas att riksdagen hos regeringen begär att alla generella hastighetsbegränsningar som visar mer än 50 km i timmen som högsta tillåtna hastighet och på vägar utanför tätorter skall omvandlas till rekommenderade hastigheter.

I motion 1983/84:1814 av Allan Åkerlind (m) yrkas att riksdagen hos regeringen hemställer om åtgärder syftande till att lokala trafikföreskrifter kan tillhandahållas den enskilde i lättöverskådligt skick och till ett rimligt pris, samt att lokala trafikföreskrifter samordnas kommunerna emellan i största möjliga utsträckning.

I motion 1983/84:2430 av Inga-Britt Johansson och Sten Östlund (båda s) yrkas att riksdagen begär att regeringen åt trafiksäkerhetsverket uppdrar att utreda behovet av ökade somatiska kontroller av trafikanter i de högre åldrarna.

I motion 1983/84:2436 av Birgitta Källman och Anders Högmark (båda m) yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförs om körkortsvillkor för tung mc.

I motion 1983/84:2440 av Arne Svensson (m) yrkas att riksdagen begär att regeringen utformar bestämmelser för fordonsregistret innefattande uppgift som tillgodoser det i motionen angivna syftet.

I motion 1983/84:2503 av Elver Jonsson (fp) yrkas

1. att riksdagen uttalar sig för att grundutbildningen för mc förbättras och kravspecificeras,
2. att riksdagen uttalar sig för att trafiklärare använder och utbildar på samma fordonsslag som körkortsaspiranterna.

I motion 1983/84:2522 av Oile Grahn och Linnea Hörlén (båda fp) yrkas, såvitt nu är i fråga (yrkandena 1, 3 och 4).

1. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförs om att särskilt förarprov införs för tung motorcykel och grundutbildningen förbättras,
3. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförs om samlade uppgifter om trafiksäkerhetsforskningen,
4. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförs om information om första hjälpen vid inträffade trafikolyckor.

## Utskottet

Samtliga motionsförslag som behandlas i detta betänkande har framförts i motioner som väcktes under den allmänna motionstiden vid 1983/84 års riksmöte, dvs. i januari i år.

Fördelade med hänsyn till det huvudsakliga innehållet behandlas motionsförslagen i det följande under huvudrubrikerna Vägtrafikfrågor, Körkortsfrågor, Fordonsfrågor, Bilregisterfrågor, Vägmarkesfrågor m. m. samt Övriga trafiksäkerhetsfrågor.

Vid behandlingen av motionsförslagen används följande förkortningar för de i sammanhanget aktuella författningarna, nämligen VTK för vägtrafik-

kungörelsen (1972:603), KKL för körkortslagen (1977:477), KKF för körkortsförordningen (1977:722), FDK för fordonskungörelsen (1972:595), BRK för bilregisterkungörelsen (1972:599) samt VMF för vägmärkesförordningen (1978:1001).

Inledningsvis bör även nämnas att en översyn av vägtrafiklagstiftningen f. n. pågår inom kommunikationsdepartementet mot bakgrund bl. a. av en framställning i december 1983 av trafiksäkerhetsverket (TSV) med förslag till omfattande ändringar i VTK.

Med trafiksäkerhetspropositionen avses i det följande proposition 1981/82:81 om riktlinjer för det framtida trafiksäkerhetsarbetet m. m., vilken behandlades av riksdagen under våren 1982 (TU 1981/82:19 och 26, rskr 1981/82:231).

## 1 Vägtrafikfrågor

### 1.1 Förbudet att gå mot rött ljus

Den som bryter mot förbudet enligt 7 § första stycket VTK att gå mot rött ljus i gångsignal för gående döms enligt 164 § första stycket 1 VTK till böter.

I motion 1983/84:821 (m) begärs att den särskilda straffsanktionen för överträdelse av förbudet att gå mot rött ljus skall upphävas och att förbudet skall ändras till en rekommendation. I motionen framhålls bl. a. att endast en liten del av befolkningen åtlyder förbudet och att polisens möjligheter att övervaka att förbudet åtlyds är mycket begränsade. Det är, påpekas det i motionen, helt otillfredsställande att ha lagar som inte efterlevs.

Med hänvisning bl. a. till att en av huvudlinjerna vid reformarbetet på rättsväsendets område sedan åtskilliga år varit att rationalisera verksamheten, så att de rättsvårdande organens resurser i större utsträckning kan tas i anspråk för lagföring av allvarigare brottslighet, gav regeringen år 1983 riksåklagaren i uppdrag att efter en samlad systematisk genomgång av olika områden som kunde lämpa sig för avkriminalisering lämna förslag till begränsningar av straffrättens tillämpningsområde. Översynen inriktades inledningsvis på åtgärder inom trafiklagstiftningen. Denna del av översynen har redovisats i promemorian *Överträdelse i trafiken*. Förslag till avkriminalisering och andra förändringar i trafiklagstiftningen, vilken riksåklagaren i mars i år överlämnade till justitieministern.

I riksåklagarens promemoria föreslås bl. a. att det allmänna straffstadgandet rörande vårdslöshet i trafik i 1 § lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott genom höjning av den straffbara gränsen för oaktsamheten skall förbehållas de allvarigare fallen och att det i VTK och terrängtrafikkungörelsen (1972:594) skall införas en regel att straff ej skall ådömas för sådana förseelser mot bestämmelser för trafiken som i det enskilda fallet är av ringa betydelse för trafiken eller trafiksäkerheten eller framstår som ursäktliga.

Med hänsyn till att det förutskickats att man inom ramen för den inom kommunikationsdepartementet pågående översynen av vägtrafiklagstift-

ningen kommer att beträffande varje särskilt straffstadgande pröva om straffsanktionen är motiverad eller bör avskaffas eller möjligen bör ersättas med någon annan sanktionsform har riksåklagaren i promemorian avstått från att lägga fram konkreta förslag till avkriminalisering. Riksåklagaren påpekar emellertid bl. a. att det från åklagar- och domarhåll föreslagits att straffsanktionen för att gå mot rött ljus m. fl. förseelser skall tas bort och att detta m. fl. exempel torde väl åskådliggöra fall där straffsanktionen kan ifrågasättas. Skall sanktionen tas bort bör dock de aktuella bestämmelserna enligt riksåklagaren utformas som rekommendationer med hänsyn till att detaljerade påbud och förbud inte bör lämnas helt sanktionsfria.

Riksåklagarens promemoria har av justitiedepartementet överlämnats till kommunikationsdepartementet, där riksåklagarens förslag övervägs i anslutning till översynen av vägtrafiklagstiftningen.

Utskottet har tidigare motsatt sig att straffet för att gå mot rött ljus skall upphävas – senast i betänkande TU 1981/82:19. Det har då gällt ett enstaka ingrepp i sanktionssystemet i VTK. I och med att frågan om straff för att gå mot rött ljus nu genom översynen i kommunikationsdepartementet innefattas i en övergripande prövning av sanktionssystemet i vägtrafiklagstiftningen har frågan kommit i ett annat läge och bör nu prövas förutsättningslöst.

Något riksdagens initiativ med anledning av motion 1983/84:821 (m) är enligt utskottets mening inte erforderligt med hänsyn till de förutskickade övervägandena inom kommunikationsdepartementet beträffande bl. a. den här aktuella frågan. Motionen bör därför lämnas utan åtgärd.

### *1.2 Rekommenderade hastighetsgränser*

Enligt 64 § VTK är högsta tillåtna färdhastighet inom tätbebyggt område 50 km/tim. Enligt 65 § första stycket VTK är högsta tillåtna hastighet utom tätbebyggt område 70 km/tim. I 65 § andra stycket har dock TSV fått bemyndigande att besluta att den högsta tillåtna hastigheten skall vara 90 eller 110 km/tim. eller på motorväg 90, 110 eller 130 km/tim. Särskilda föreskrifter om färdhastighet kan också meddelas genom lokala trafikföreskrifter. Den som överskrider högsta tillåtna färdhastighet dömes enligt 164 § VTK till böter.

I motion 1983/84:1813 (m) begärs att alla generella hastighetsbegränsningar utanför tätorter – med undantag för hastighetsbegränsningar till 50 km/tim. eller lägre hastighet på grund av särskilda skäl – skall omvandlas till rekommenderade hastigheter. En ordning med rekommenderade hastigheter skulle enligt motionären skapa en jämnare trafikrytm. Vidare skulle trafikanterna inte behöva kontrollera hastigheten så ofta som f. n. utan mera kunna ägna sig åt själva körningen. Överskridande av rekommenderad hastighet skall dock enligt motionären beivras om en olycka hänt.

Utskottet har vid flera tillfällen – senast i betänkandet TU 1983/84:1 – behandlat motionsförslag som är lika med det här aktuella. Utskottets

avgörande invändning – nu liksom tidigare – mot en generell tillämpning av rekommenderade hastighetsgränser är att sådana hastighetsgränser skulle kunna medföra ett ökat risktagande och därmed menliga följder för trafikanterna.

Med hänsyn till det anförda avstyrker utskottet motion 1983/84:1813 (m).

### *1.3 Användning av bilbälte i baksätet*

Frågan om användande av bilbälte i baksätet på personbilar togs upp i trafiksäkerhetspropositionen. Föredraganden ansåg (s. 63 och 64) att frivillighet i fråga om användning av bilbälte i baksätet i förening med information om säkerhetseffekten vid bilbältesanvändning borde prövas innan strängare åtgärder vidtogs. Skulle det visa sig att användningsfrekvensen inte tillräckligt kunde påverkas på frivillighetens väg fick enligt föredraganden ett obligatorium tillgripas även för baksätesspassagerarna. Utskottet hade inte något att erinra häremot.

I motion 1983/84:1285 (s) begärs i yrkande 2 att riksdagen som sin mening skall ge regeringen till känna att användning av bilbälte i baksätet bör göras obligatorisk. I motion 1983/84:1784 (s) begärs förslag till lagändring som innebär obligatorisk användning av bilbälte också i baksäten i våra bilar. I motionerna framhålls bl. a. den skadehindrande effekten vid användning av bilbälte.

Aktiviteterna för att stimulera användning av bilbälte i baksätet har haft effekt. Enligt vad utskottet inhämtat från TSV beräknas det sålunda att 5–10 % av de vuxna baksätesspassagerarna i tätortstrafik och 15–20 % av de vuxna baksätesspassagerarna i landsvägstrafik använde bilbälte under år 1983 mot högst 5 % av de vuxna baksätesspassagerarna i trafiken över huvud taget för några år sedan. Andelen barn som använde bilbälte i baksätet år 1983 beräknas till 15–20 % i fråga om tätortstrafik och till 25–30 % i fråga om landsvägstrafik.

Kommunikationsministern anförde den 15 maj i år – i svar på fråga (1983/84:524) om skyldighet för baksätesspassagerare att använda bilbälte – bl. a. att han inför massmedierna tidigare sagt att han tror att lagstiftning kan bli en realitet inom en femårsperiod och att erfarenheterna av de pågående informationsaktiviteterna får visa när inom denna period ett regeringsbeslut om obligatorisk bilbältesanvändning i baksätet kan fattas.

Kommunikationsministern framhöll vidare att man skall starkt sträva efter att förkorta tiden och se till att vi får en lag så snabbt som möjligt. Men först och främst måste man, påpekade kommunikationsministern, förmå människorna att använda bilbältet i baksätet och därmed rädda liv.

Med hänsyn till det anförda synes någon riksdagens åtgärd med anledning av motion 1983/84:1285 (s) i här aktuell del (yrkande 2) och motion 1983/84:1784 (s) inte vara erforderlig.

#### 1.4 Reflexer för gående

I motion 1983/84:664 (s) begärs förslag till lagstiftning, varigenom fotgängare och andra oskyddade trafikanter åläggs att bära reflexer under dygnets mörka timmar.

Utskottet har vid upprepade tillfällen – senast i betänkande TU 1979/80:25 – behandlat förslag som varit likartade med det här aktuella. Utskottet har därvid betonat vikten av att ansträngningar görs att genom information och propaganda höja användningsfrekvensen beträffande reflexer eller lykta för gångtrafikanter. Däremot har utskottet ej varit berett att föreslå lagstiftningsåtgärder i ämnet.

Trafiksäkerhetsutredningen (TSU) framhöll i sitt slutbetänkande (Ds K 1980:6) Trafiksäkerhet – problem och åtgärder bl. a. att problemen med övervakning av en lagstiftning om obligatorisk användning av reflexanordningar för fotgängare i mörker kommer att bli betydande och att frågan hur efterlevnaden hos bl. a. barnen skall säkerställas är svårlöst. Då det dessutom enligt TSU rådde osäkerhet om vilken effekt på efterlevnaden ett obligatorium skulle ha fann TSU att lagstiftning inte borde förordas. Enligt TSU borde ytterligare ansträngningar göras med en samlad intensiv propaganda för att på frivillighetens väg höja användningsfrekvensen. Då resultatet härav utvärderats torde man enligt TSU ha en bättre grund för ett slutligt ställningstagande i lagstiftningsfrågan. TSU förordade att TSV skulle genomföra en undersökning för att få svar på frågan om hur långt man kan nå med enbart informationsåtgärder. Därigenom skulle man få ett klarare besked om lagstiftning är det som återstår för att en godtagbar reflexanvändning skall uppnås. En sådan undersökning har emellertid inte kommit till stånd.

Utskottet är inte heller nu berett att föreslå att lagstiftning skall tillgripas i här aktuell fråga.

Med hänsyn härtill och då det ankommer på TSV att följa utvecklingen beträffande användning av reflexer för gående och att ta de initiativ som utvecklingen kan föranleda avstyrker utskottet motion 1983/84:664 (s).

#### 1.5 Klassificering av mobilkrantar

En mobilkran som är konstruerad för en hastighet av högst 30 km/tim. och endast med svårighet kan ändras till högre hastighet tillhör enligt vägtrafiklagstiftningen fordonskategorin motorredskap. Har en mobilkran konstruerats för en hastighet över 30 km/tim. eller kan den utan svårighet ändras till högre hastighet än 30 km/tim. skall den betraktas som lastbil. I jämförelse med lastbilar är kraven på motorredskap i fråga om beskaffenhet och utrustning m. m. begränsade.

På motorväg samt på påfartsväg och avfartsväg till sådan väg får enligt 139 § VTK ej förekomma annan trafik än trafik med motorfordon som på väg utan lutning kan och får framföras med en hastighet av minst 40 km/tim.

Detsamma gäller enligt 144 § VTK i tillämpliga delar även i fråga om trafik på motortrafikled och påfartsväg och avfartsväg till sådan väg.

I motion 1983/84:1796 (s) påpekas att den konstruktiva hastigheten för flertalet mobilkranar är mellan 50 och 70 km/tim. Med hänsyn härtill framförs i motionen ett yrkande som syftar till att mobilkranar med en konstruktiv hastighet mellan 50 och 70 km/tim. likväl skall klassificeras som motorredskap men ändå få framföras på motorväg och motortrafikled.

I en promemoria, Motorredskap, av år 1982 har TSV bl. a. föreslagit att motorredskap skall indelas – efter den högsta hastighet de är avsedda att föras med – i motorredskap för högst 30 km/tim., högst 50 km/tim. eller högst 70 km/tim. Promemorian jämte remissyttranden över den överlämnades i februari i år av TSV till kommunikationsdepartementet, där frågor om klassificering av motorredskap m. m. f. n. bereds. Då utskottet förutsätter att beredningen av dessa frågor sker utan dröjsmål synes något riksdagens initiativ med anledning av motion 1983/84:1796 (s) inte vara erforderligt. Motionen bör därför lämnas utan åtgärd.

#### *1.6 Beslutanderätt beträffande väjningsplikt och stopplikt*

Enligt bestämmelserna i 148 § VTK – vilka anger de fall då länsstyrelsen eller kommunen får meddela lokala trafikföreskrifter – är det f. n. länsstyrelsen som får meddela lokala trafikföreskrifter om väjnings- och stopplikt.

I motion 1983/84:297 (s) begärs att den kommunala beslutanderätten om lokala trafikföreskrifter skall utökas till att gälla även införande av stopp- eller väjningsplikt i vägkorsning. Motionärerna framhåller som huvudsaklig motivering för yrkandet kommunernas goda kännedom om de lokala förhållandena.

Vägverket och länsstyrelsernas organisationsnämnd (LON) har i en gemensam framställning till regeringen i mars i år föreslagit vissa ändringar i VTK. Bl. a. har föreslagits en ändring av 148 § VTK innebärande i huvudsak att befogenheten för länsstyrelsen att meddela lokala trafikföreskrifter överflyttas till väghållningsmyndigheten. Lokal trafikföreskrift om väjnings- eller stopplikt skall enligt förslaget meddelas av statlig väghållningsmyndighet om föreskriften avser allmän väg på vilken staten är väghållare samt av kommunen beträffande andra vägar, dvs. statskommunala, kommunala och i vissa fall enskilda vägar. I motiveringen till förslaget om ändring av 148 § VTK framhålls bl. a. att kravet på ökad kommunal självstyrelse har fått väga tungt i sammanhanget.

Framställningen av vägverket och LON behandlas inom ramen för den pågående översynen av vägtrafiklagstiftningen inom kommunikationsdepartementet.

Med hänsyn till att vägverkets och LON:s framställning i här nämnd del har samma syfte som motion 1983/84:297 (s) torde något riksdagens initiativ

med anledning av motionen inte vara erforderligt. Motionen bör därför lämnas utan åtgärd.

### *1.7 Samordning av lokala trafikföreskrifter m. m.*

Lokala trafikföreskrifter skall enligt 6 § VMF utmärkas med vägmärken, om inte annat är särskilt föreskrivet. Enligt 152 § VTK skall lokala trafikföreskrifter tas in i en särskild liggare som förs av kommunen. Föreskrift som ej skall tillkännages genom vägmärke skall införas i ortstidning och kungöras i författningssamling. Annan lokal trafikföreskrift skall kungöras i författningssamling om det av särskilda skäl bedöms lämpligt. Länsstyrelsen skall enligt 157 § VTK före mars månads utgång varje år utfärda en kungörelse om bl. a. lokala trafikföreskrifter inom länet.

I motion 1983/84:1814 (m) anføres bl. a. att de lokala trafikföreskrifterna har blivit allt flera, alltmer svårtillgängliga och allt dyrare för den enskilde att skaffa sig. Motionären framhåller vidare bl. a. att föreskrifterna bör samordnas så att minsta möjliga skillnader skall behöva finnas mellan kommuner som gränsar till varandra. Motionären begär mot denna bakgrund åtgärder som syftar dels till att lokala trafikföreskrifter kan tillhandahållas den enskilde i lättöverskådligt skick och till ett rimligt pris, dels till att föreskrifterna samordnas kommunerna emellan i största möjliga utsträckning.

Utskottet avstyrkte under förra riksmötet i betänkande TU 1983/84:1 ett motionsförslag som hade samma syfte som det här aktuella. Utskottet nämnde att regeringen uppdragit åt TSV att se över de rutiner som kommunerna tillämpar vid förandet av trafikliggarna och påpekade att bättre rutiner när det gäller att föra trafikliggare syntes ägnade att i viss mån tillgodose kraven i motionsförslaget. Utskottet anförde vidare bl. a. att skiftande trafikförhållanden gör det nödvändigt för kommunerna att tämligen ofta ändra eller komplettera de lokala trafikföreskrifterna, varigenom de i stora kommuner med nödvändighet får en stor omfattning. Kravet på samordning kommunerna emellan i fråga om de lokala trafikföreskrifterna tillgodosågs enligt utskottet genom att TSV i information till kommunerna ger typexempel på hur olika föreskrifter bör utformas. TSV har sålunda i TSV:s författningssamling publicerat s. k. mallar för utfärdande av lokala trafikföreskrifter. I dessa ges dels vissa allmänna råd och anvisningar rörande olika typer av lokala trafikföreskrifter, dels exempel på utformning av sådana föreskrifter. Utskottet framhöll bl. a. slutligen att det av den kommunala självstyrelsen följer att varje kommun har frihet att inom VTK:s ram utforma lokala trafikföreskrifter för att nå från trafik- och ordningssynpunkt angelägna effekter.

TSV har i skrivelse till regeringen i juni i år redovisat det ovan nämnda uppdraget avseende översyn av rutinerna vid förandet av trafikliggarna. TSV anser att begreppet trafikliggare är något otydligt och föreslår att begreppet

förteckning får ersätta begreppet liggare. TSV anser vidare att en enhetlig utformning av förteckningarna är önskvärd, även om det inte kan ställas som krav, och föreslår att verket får i uppdrag att ge närmare föreskrifter för förande av liggare.

Någon omständighet som föranleder utskottet till ändrat ställningstagande till den här aktuella frågan har inte inträffat. Motion 1983/84:1814 (m) avstyrks därför.

### *1.8 Stannande och parkering för sjuka och rörelsehindrade*

Möjligheter att medge sjuka och rörelsehindrade personer undantag från bestämmelser om stannande och parkering, som meddelats i VTK eller – med stöd av VTK – i lokala trafikföreskrifter, fanns fram till den 1 juli i år dels genom en direkt undantagsbestämmelse i 156 § VTK, dels genom bemyndiganden för bl. a. kommunerna i 159 § VTK att medge undantag. Enligt 156 § VTK fick fordon, som används för transport av sjuka eller rörelsehindrade personer, stannas eller parkeras utan hinder av förbud som meddelats genom lokal trafikföreskrift, om omständigheterna kräver det och särskild försiktighet iakttas.

I motion 1983/84:1280 (s) framhålls att möjligheterna att stanna och parkera måste förbättras, när det gäller transport av sjuka eller rörelsehindrade. Motionärerna begär därför en översyn av VTK när det gäller transport av sjuka och rörelsehindrade.

Genom en förordning (1984:78) om ändring i VTK, som trätt i kraft den 1 juli i år, har bestämmelser om undantag för rörelsehindrade från sådana bestämmelser i VTK eller lokala trafikföreskrifter som avser stannande eller parkering m. m. samlats i 159 a § VTK.

Med stöd av de nya bestämmelserna i 159 a § kan beslut fattas om rikstäckande personanknutna parkeringstillstånd som inte behöver vara bundna till något särskilt ändamål. Hinder möter i och för sig inte att låta dessa parkeringstillstånd avse ett bestämt område. I regeringens förordningsmotiv 1984:4 påpekas att denna typ av parkeringstillstånd, i likhet med vad som tidigare gällt, är tänkt för dem som har ett handikapp som inte bara är helt kortvarigt. Undantag kan också medges enligt paragrafen, när det behövs för ett särskilt ändamål. I förordningsmotiven framhålls att ändamålen för undantag kan vara av många olika slag. Ett av de vanligaste torde dock, sägs det, vara att kunna hämta och lämna rörelsehindrade vid skolor, sjukhem och liknande.

Den ovan redovisade bestämmelsen i 156 § VTK om undantag när det gäller transport av sjuka och rörelsehindrade har inarbetats i ett andra stycke i 159 a §. I förordningsmotiven anförs bl. a. att denna bestämmelse är avsedd att tillämpas inte bara vid ambulanstransporter och liknande. Även när andra tillfälliga behov uppstår kan bestämmelsen tillämpas – t. ex. av den som för kortare tid drabbas av nedsatt rörelseförmåga. Under de förutsättningar som

anges i bestämmelsen får den nyttjas av vem som helst som transporterar en sjuk eller rörelsehindrad och i samband därmed lämnar nödvändig personlig assistans. Föredraganden understryker emellertid att det är fråga om en undantagsbestämmelse som är avsedd att täcka vissa kvalificerade behov som inte kan fångas upp i de övriga dispensmöjligheterna och att således en restriktiv tillämpning är avsedd.

De gjorda ändringarna i VTK tillgodoser enligt utskottets mening syftet med motion 1983/84:1280 (s). Motionen påkallar därför inte någon åtgärd från riksdagens sida.

## 2 Körkortsfrågor

### 2.1 Behörighet att framföra tung motorcykel, m. m.

Nuvarande regler innebär att körkort för motorcykel kan förväryas av den som fyllt 16 år. Körkortshavaren får dock inte föra tung motorcykel förrän han/hon fyllt 18 år. En tung motorcykel är en motorcykel vars motor har en slagvolym som överstiger 125 kubikcentimeter. Om slagvolymen uppgår till högst 125 kubikcentimeter är det fråga om en lätt motorcykel.

Körkortssökande får godkännas och körkort får lämnas ut endast om han/hon uppfyller kraven i ett förarprov. Förarprovet, som består av förhör och körprov, avser bl. a. körkortssökandens kunskaper om konstruktion och verkningssätt hos fordon av det slag ansökan avser och sökandens förmåga att i landsvägs- och gatutrafik föra sådant fordon.

I två motioner tas upp frågor om utbildningen för motorcykelförare m. m. I motion 1983/84:2522 (fp) framhålls bl. a. att det är viktigt att grundutbildningen för motorcykelförare blir mera effektiv och att man i utbildningen för "motorcykelpoliser" skulle kunna finna moment som är lämpliga i utbildningen för alla motorcykelförare, t. ex. bromsövningar, körning i lätt terräng och övningskörning med passagerare. Motionärerna anser att det är nödvändigt att läraren uppträder på motorcykel och inte kör på avstånd i bakomvarande bil. I här aktuell del av yrkande 1 i motionen begärs att riksdagen som sin mening skall ge regeringen till känna vad som i motionen anförts om förbättring av grundutbildningen för motorcykelförare. Liknande synpunkter på grundutbildningen för motorcykelförare m. m. framförs i motion 1983/84:2503 (fp). I denna motion begärs att riksdagen skall uttala sig för dels att grundutbildningen för motorcykel skall förbättras (yrkande 1), dels att trafiklärare skall använda och utbilda på samma fordonsslag som körkortsaspiranterna (yrkande 2).

I tre motioner tas upp frågan om införande av ett särskilt förarprov som skall utgöra krav för behörighet att föra tung motorcykel. I motion 1983/84:414 (c) i här aktuell del (yrkande 7) och i motion 1983/84:1013 (m) begärs sålunda att ett särskilt förarprov för tung motorcykel skall införas. I motion 1983/84:2522 (fp) begärs i återstående del av yrkande 1 att riksdagen

skall ge regeringen till känna att särskilt förarprov för tung motorcykel skall införas. Enligt motion 1983/84:1013 (m) bör "gränsen" sättas vid en slagvolym av 500 kubikcentimeter. Motionärerna i nu nämnda motioner torde avse att vunen behörighet att föra tung motorcykel skall anges i körkort.

I motion 1983/84:2436 (m) begärs att riksdagen som sin mening skall ge regeringen till känna att ett särskilt körkort för framförande av tung motorcykel skall införas.

Motionärerna i här aktuella motioner framhåller som motivering för sina förslag att en oroväckande ökning av antalet motorcykelolyckor här skett – särskilt med tung motorcykel.

Mot bakgrund av ökningen av antalet dödade och skadade motorcyklister och cyklister hölls på kommunikationsministerns initiativ i november 1983 överläggningar med representanter för berörda myndigheter, organisationer och branscher. Vid överläggningarna presenterades många förslag till åtgärder som bedömdes kunna öka trafiksäkerheten för motorcyklisterna och cyklister. Man kom överens om att flertalet av förslagen borde behandlas ytterligare innan föreslagna åtgärder kunde vidtas. Med hänsyn härtill tillsattes i december 1983 en ledningsgrupp för mc- (motorcykel-) och cykelfrågor (K 1983:C) – bestående av representanter för kommunikationsdepartementet, TSV, rikspolisstyrelsen och NTF samt en ledamot av riksdagen – med uppgift att leda och samordna arbetet för ökad trafiksäkerhet för motorcyklister och cyklister. Utredningsarbetet har under ledningsgruppen delats upp på tre arbetsgrupper med representanter för myndigheter, organisationer och branscher verksamma med mc- och cykelfrågor, nämligen arbetsgrupp I för frågor om grundutbildningen för blivande mc-förare, förarprovet och krav på särskild behörighet för att få köra tung mc, arbetsgrupp II för frågor om lämplig fortbildning för mc-förare samt samordning och komplettering av informationsinsatserna för ökad mc-säkerhet samt arbetsgrupp III för frågor om cyklisternas säkerhet.

I en första etapp i arbetet har ledningsgruppen syftat till ökade trafiksäkerhetsåtgärder under mc- och cykelsäsongen 1984. Förslag har utarbetats, vilka sedan utgjort grundvalar för en av NTF i samråd med mc-organisationerna utarbetad instruktörshandledning m. m. för en fortbildningsverksamhet för mc-förare, kallad "Guldhjälmkursen för mc-förare". Kursmaterialet, som är inriktat på bl. a. balansteknik, bromsteknik och kurvteknik, har använts av mc-organisationer inför säsongen 1984. Ledningsgruppen har vidare utarbetat förslag vilka utgjort grundvalar för av TSV utarbetade nya föreskrifter om förarprovet för behörighet för mc-körkort – med bl. a. skärpta krav på utbildning i bromsning – vilka skall träda i kraft den 1 januari 1985. Ledningsgruppen har även fått till stånd en överenskommelse mellan

Sveriges motorcykelhandlares riksförbund (SMR) och Sveriges trafikskolors riksförbund (STR), vilken gör det möjligt för nya mc-ägare att få viss inkörningsträning.

I en andra etapp behandlas frågor om långsiktiga åtgärder. Bl. a. behandlas frågan om ett särskilt körkort för tung mc och frågan om krav på lärare för mc-utbildning. Arbetet i denna etapp beräknas bli avslutat i december i år.

Arbetet inom ledningsgruppen för mc- och cykelfrågor, de vidtagna åtgärderna för förbättring av utbildningen för mc-förare och de föreskrifter om förarprovet som är att vänta synes enligt utskottets mening väl tillgodose motionsönskemålen om utbildningen för mc-förare m. m. Motion 1983/84:2503 (fp) och motion 1983/84:2522 (fp) yrkande 1, såvitt avser utbildningsfrågan, bör därför inte föranleda någon riksdagens åtgärd.

I avvaktan på resultatet av ledningsgruppens för mc- och cykelfrågor överväganden av frågan om ett särskilt körkort för tung mc bör ej heller motionsförslagen om ett särskilt förarprov och ett särskilt körkort för tung mc – dvs. motionerna 1983/84:414 (c) yrkande 7, 1983/84:1013 (m), 1983/84:2436 (m) och 1983/84:2522 (fp) yrkande 1, såvitt avser frågan om ett särskilt förarprov – föranleda någon riksdagens åtgärd.

## 2.2 Hälsokontroller av vissa körkortshavare

Körkortstillstånd – som förutsätts för att körkort skall få utfärdas – får endast meddelas den som med hänsyn bl. a. till sina medicinska förhållanden kan anses lämplig som förare av körkortspliktigt fordon (7 § KKL). Till ansökan om körkortstillstånd skall fogas en hälsodeklaration som skall vara undertecknad av sökanden på heder och samvete. Avser ansöknings körkort med behörighet för tyngre fordon eller taxibehörighet skall i stället ett läkarintyg fogas till ansöknings.

Även om körkortets giltighetstid formellt är begränsad till tio år, är den praktiska giltigheten i princip livsvarig. Någon särskild hälsokontroll med vissa intervaller eller vid uppnådd viss ålder krävs normalt inte.

Enligt 88 § KKF gäller emellertid att om läkare vid undersökning av en körkortshavare finner att körkortshavaren av medicinska skäl är uppenbart olämplig att inneha körkort, skall läkaren anmäla detta till den länsstyrelse som har meddelat körkortstillståndet. Anmälan behöver dock inte göras om körkortshavaren följer läkarens anvisning att avstå från att föra körkortspliktigt fordon.

Ett körkort kan enligt 16 § KKL återkallas bl. a. om körkortshavarens förutsättningar att föra körkortspliktigt fordon är så väsentligt begränsade genom sjukdom, skada eller dylikt att han/hon från trafiksäkerhetssynpunkt ej vidare bör ha körkort.

I motion 1983/84:2430 (s) framförs uppfattningen att det finns ett angeläget behov av att öka kontrollen av den somatiska (kroppsliga) hälsan hos

trafikanter i de högre åldrarna – bl. a. för att dessa trafikanter skall få behålla behörigheten att framföra olika fordonstyper och fordonskombinationer i trafik. Motionärerna begär mot denna bakgrund att TSV skall få i uppdrag att utreda behovet av ökade somatiska kontroller av trafikanter i de högre åldrarna.

Körkortsmedicinska utredningen anförde i sitt betänkande (Ds K 1980:12) Körkortsmedicin – enklare rutiner bl. a. att den diskuterat olika förslag om periodisk hälsokontroll, nämligen läkarundersökning eller avgivande av hälsodeklaration med vissa tidsintervaller eller efter uppnådd viss ålder. Utredningen hade emellertid funnit att den eventuella vinst från trafiksäkerhetssynpunkt en sådan kontroll skulle kunna tänkas ge inte stod i rimlig proportion till de kostnader och det administrativa arbete den skulle medföra. Förslag av utredningen behandlades i proposition 1981/82:9 om hälso- och nykterhetsprövningen i körkortsärenden. Föredraganden gick inte in på frågan om generell periodisk hälsokontroll. Han framhöll emellertid att man från läkarnas sida bör medverka mera till att personer, som av medicinska skäl inte bör ha körkort, avhåller sig från att köra bil. Han påpekade att det författningsmässiga stödet för denna medverkan redan fanns i 88 § KKF (för vilken paragraf redogörelse lämnats ovan). I sitt betänkande TU 1981/82:2 med anledning av propositionen tog inte heller utskottet upp frågan om periodisk hälsokontroll.

Med hänsyn till att prövningen av de medicinska förutsättningarna för erhållande av körkort vanligen torde ha skett långt tillbaka i tiden för körkortshavare i de högre åldrarna och till att antalet körkortshavare i dessa åldrar ökat i trafiken under senare år finns det enligt utskottets mening anledning att uppmärksamma det eventuella behovet av somatiska kontroller av körkortshavare i de högre åldrarna. Då utskottet erfarit att TSV följer utvecklingen i här aktuella avseenden bör motion 1983/84:2430 (s) dock inte nu föranleda någon riksdagens åtgärd.

### *2.3 Spärrtidens början vid körkortsåterkallelse*

Ett körkort skall återkallas om körkortshavaren har gjort sig skyldig till vissa brott – t. ex. trafiknykterhetsbrott – eller på annat sätt visat sig olämplig som bilförare. Återkallelsegrunderna är angivna i 16 § KKL. Slutlig återkallelse av körkort kan föregås av omhändertagande av körkortet och av återkallelse av körkortet tills vidare. Slutlig återkallelse på grund av brott förutsätter att det finns en lagakraftvunnen dom i ansvarsfrågan. Om ett körkort återkallas med stöd av vissa av återkallelsegrunderna, skall enligt 21 § KKL en spärrtid – som utgör hinder mot att utfärda ett nytt körkort – bestämmas.

Ett beslut om återkallelse skall enligt 45 § första stycket KKL delges den som beslutet avser. Enligt 45 § andra stycket KKL gäller beslut enligt KKL –

således bl. a. beslut om återkallelse och spärrtid – omedelbart, om inte annat förordnas. I ett beslut om spärrtid skall enligt 38 § första stycket KKF anges den dag då spärrtiden löper ut. Som spärrtid skall enligt 38 § andra stycket KKF även räknas den tid under vilken körkortet har varit återkallat tills vidare eller har varit omhändertaget.

Före den 1 juli 1981 gällde att spärrtid räknades från delgivningen av beslut om körkortets omhändertagande. Om sådant beslut ej hade meddelats räknades spärrtiden från delgivningen av beslut om återkallelse tills vidare. Om ej heller sådant beslut hade meddelats räknades spärrtiden från delgivningen av beslut om slutlig återkallelse.

I motion 1983/84:1269 (m) anförs bl. a. att före den 1 juli 1981, då spärrtiden räknades från delgivningen av återkallelsebeslutet, förutsättningsar fanns att fälla föraren till ansvar för olovlig körning om han under spärrtiden framförde körkortspliktigt fordon. Med nuvarande ordning för beräkning av spärrtiden kan emellertid, anför motionären vidare, den som inte bevisligen fått del av återkallelsebeslutet fortsätta att framföra körkortspliktigt fordon under löpande spärrtid utan att behöva riskera att bli dömd för olovlig körning. Motionären begär en författningsändring av innebörd att spärrtiden vid körkortsåterkallelse skall räknas från delgivningsdagen.

Bestämmelsen att beslut enligt KKL gäller omedelbart, om inte annat förordnas, föreslogs på initiativ av lagrådet i proposition 1979/80:178 om fortsatt körkortsreform. Lagrådet konstaterade i sitt yttrande i ärendet att det varken i gällande körkortslag eller i det remitterade förslaget till ändringar däri fanns några bestämmelser om i vilken utsträckning beslut enligt lagen skall lända till efterrättelse även om de inte vunnit laga kraft. Lagrådet ansåg bl. a. att en uttrycklig regel som medför att bl. a. återkallelsebeslut skall lända till omedelbar efterrättelse syntes ändamålsenlig. Huvudregeln borde enligt lagrådet vara att beslut enligt körkortslagen skall lända till omedelbar efterrättelse men att den beslutande myndigheten bör ha möjlighet att förordna annat.

Med hänsyn till det angelägna i att den som gjort sig skyldig till trafikbrott m. m. så snart som möjligt skall kunna hindras från att föra körkortspliktigt fordon bör såsom numera är fallet beslutet om körkortsåterkallelse vara omedelbart verkställbart och spärrtiden börja löpa från återkallelsebeslutet. Utskottet kan därför inte tillstyrka förslaget i motion 1983/84:1269 (m). Motionen avstyrks således.

#### *2.4 Godkännande av läromedel för förarutbildningen*

I trafikskola skall enligt 65 § första stycket KKF finnas de läromedel och den undervisningsmateriel i övrigt som behövs för den teoretiska undervisningen och lokal för sådan undervisning. Liknande bestämmelser med krav på materiel och lokal för den teoretiska undervisningen i trafikskola fanns i 1951 års vägtrafikförordning.

År 1958 togs i 1951 års vägtrafikförordning även in en bestämmelse om att lärobok, som godkänts av regeringen eller den myndighet regeringen därtill förordnat, skulle nyttjas vid undervisningen i trafikskola. Uppgiften att granska läroböcker lades på väg- och vattenbyggnadsstyrelsen och övertogs sedermera av trafiksäkerhetsverket.

Bestämmelser om godkännande av lärobok för användning i trafikskola togs dock inte in i den särskilda körkortslagstiftning som den 1 januari 1973 ersatte bestämmelserna om körkort m. m. i 1951 års vägtrafikförordning och finns inte heller i den nuvarande körkortslagstiftningen.

I motion 1983/84:1794 (m) anfördes bl. a. att trafiksäkerhetsverket fortsatte med granskning av läromedel i trafikskola ända fram till år 1980 men att verket då meddelade, att författningens stöd för granskningen saknades och att undervisningsmaterialet nått en tillfredsställande kvalitet. Efter borttagandet av granskningstvånget har emellertid, anför motionärerna vidare, amatörmässigt framställda stenciler, vari pedagogisk uppläggning av undervisningen saknas, börjat förekomma och på många håll använder man sig i undervisningen av en mycket förenklad förteckning av de frågor med åtföljande svar som brukar ställas vid de teoretiska proven. Detta kan enligt motionärerna medföra att förarutbildningen försvagas och att trafiksäkerheten blir lidande av den uteblivna läromedelskontrollen. Motionärerna begär att riksdagen som sin mening skall ge regeringen till känna att granskning och godkännande av läromedel, som används i förarutbildningen, behövs.

I trafiksäkerhetspropositionen (1981/82:81) anförde föredraganden bl. a. (s. 34) att TSV funnit att granskningen och godkännandet av läroböcker som används i förarutbildningen inte längre är behövliga, eftersom kvaliteten på de producerade läroböckerna numera är god. Föredraganden framhöll att han delade denna uppfattning.

Utskottet utgår från att TSV – inom ramen för den tillsyn över trafikskolorna som verket utövar – uppmärksammar om kvaliteten på läromedlen i förarutbildningen försämras och, därest en sådan försämring sker, vidtar eller föreslår de åtgärder som därvid bedöms erforderliga. Härigenom tillgodoses syftet med motion 1983/84:1794 (m). Utskottet avstyrker motionen.

### **3 Fordonsfrågor**

#### *3.1 Enhetliga lås på bilbälten*

Enligt TSV:s bestämmelser om fordon skall bilbälte vara antingen av typ som godkänts enligt det internationella ECE-reglementet nr 16 om bilbälten eller av typ som godkänts av TSV efter officiell provning vid riksprovplats. Något krav på standardisering av bilbältenas lås finns inte.

I motion 1983/84:1270 (c) begärs åtgärder för att nymonterade bilbälten kommer att förses med enhetliga lås.

Senast i betänkande TU 1981/82:19 har utskottet behandlat frågan om

enhetliga lås på bilbälten. Utskottet, som ansett att ensidigt svenska regler på området bör undvikas, har förutsatt att man från svensk sida aktivt verkar för en lösning av problemet inom ramen för det internationella samarbetet. Denna mening vidhålls av utskottet.

Under hand har utskottet inhämtat att man från svensk sida har tagit upp frågan om enhetliga lås i det internationella samarbetet samt att nykonstruerade bilbälten har likartade låsanordningar.

Med hänsyn till det anförda avstyrker utskottet motion 1983/84:1270 (c).

### 3.2 Bilbälten i bussar

Enligt FDK krävs bilbälten endast i personbil och lätt lastbil.

I två motioner – 1983/84:819 (m) och 1983/84:1266 (fp) – tas fråga om bilbälten i bussar upp. Motionärerna framhåller att passagerare i dagens bussar med stora fönster lätt kan kastas ut genom fönsteröppningarna, då bussarna tvärbromsas eller kolliderar och glasrutorna därvid kan falla ur. De påpekar att olyckor av detta slag har inträffat i Värmland och har lett till att busspassagerare dödats.

I motion 1983/84:819 (m) förordas att passagerarsätena skall förses med säkerhetsbälten men att det bör få ankomma på den enskilde passageraren att bestämma om säkerhetsbälte skall användas. Huruvida bältena skall vara av trepunktstyp eller vara av typ midjebälte, såsom säkerhetsbältena i flygplan, bör enligt motionären bli föremål för en teknisk utredning. Det kan också enligt motionären övervägas om endast den främre delen av bussen skall förses med bälten. Motionären begär att riksdagen som sin mening skall ge regeringen till känna vad som anförts i motionen om nödvändigheten att lagstifta om säkerhetsbälten i bussar.

I motion 1983/84:1266 (fp) begärs en översyn av bestämmelserna om bussars säkerhetsutrustning i syfte att skapa större säkerhet för busspassagerare. Översynen skall enligt motionären innefatta en prövning av frågan om de "oskyddade platserna" i en buss bör förses med säkerhetsbälten.

Motionärerna torde främst avse att bussar i landsvägstrafik skall förses med bilbälten. Enligt vad utskottet under hand inhämtat från TSV är det relativt ovanligt att olyckor som resulterar i skador för passagerare inträffar med bussar i sådan trafik. Mot bakgrund av vad utskottet sålunda inhämtat är utskottet inte berett föreslå någon riksdagens åtgärd med anledning av motion 1983/84:819 (m) och motion 1983/84:1266 (fp). Motionerna avstyrks därför.

Det kan här nämnas att det förekommer att nya långfärdsbussar är utrustade med bilbälten vid vissa passagerarsäten.

### 3.3 Stänkskydd på personbilar

TSV meddelade år 1981 nya föreskrifter om stänkskydd på motorfordon m. fl. fordon, vilka bl. a. innebär att ett tidigare krav på att personbilar skall ha s. k. stänklappar bakom bakhjulen ej längre gäller för personbilar med ett visst överhäng bak, dvs. personbilar av vanligt utförande.

I motion 1983/84:671 (s) begärs att tidigare gällande regler för stänkskydd på personbilar skall återinföras. Enligt motionärerna har TSV:s nya föreskrifter lett till att stänket av modd och grus från omkörande personbilar på omkörda fordon har ökat och därigenom inneburit att trafiksäkerheten grovt har åsidosatts.

Typbesiktningsutredningen (K 1977:02) överlämnade år 1980 till TSV ett förslag till bestämmelser om stänkskydd vilket utgjort underlag för de nya bestämmelserna. Typbesiktningsutredningen konstaterade att de svenska bestämmelserna om stänkskydd skilde sig från de regler som fanns i det övriga Europa, främst genom att de tvingade fram en montering av stänklappar på de bakre stänkskärmarna. Enligt utredningen framstod emellertid det trafiksäkerhetsmässiga värdet av långt neddragna stänkskydd på personbilar som ytterst tvivelaktigt. Bl. a. kan långt neddragna stänkskydd medföra en ökning av det siktreducerande stänket runt bilen, särskilt vid höga hastigheter. Utredningen kom till slutsatsen att de svenska föreskrifterna om stänkskydd för personbilar hade en så låg trafiksäkerhets-effekt i förhållande till de prisökningar och andra olägenheter som de föranledde att föreskrifterna borde avskaffas. Utredningen föreslog att man i Sverige i stället skulle införa krav som motsvarade dem som fanns i ett på här aktuellt område gällande EG-direktiv och som i praktiken skulle innebära att personbilar inte längre behövde förses med stänklappar av gummi.

Utskottet anser med hänsyn till vad typbesiktningsutredningen anfört att de tidigare bestämmelserna om stänkskydd inte bör återinföras. Utskottet avstyrker därför motion 1983/84:671 (s).

### 3.4 Nödutgång i skolbuss

I förordningen (1970:340) om skolskjutsning har meddelats vissa bestämmelser om skolskjutsning som ordnas av det allmänna. För att personbil eller buss enligt denna förordning skall få användas för icke yrkesmässig skolskjutsning krävs lämplighetsbesiktning (70 § FDK).

I motion 1983/84:1274 (fp) påpekar motionären att barnen vid en olycka med en skolbuss för att komma ut ur bussen är hänvisade antingen till dörren vid föraren eller till takluckan och till att slå ut fönster med en hammare – som vanligen förvaras centralt i bussen – och att det blir uppenbara svårigheter att snabbt få ut alla barn. Motionären begär att alla bussar som används i skolskjutstrafik skall vara försedda med nödutgång.

Något krav på att det skall finnas mer än en dörr i buss finns inte – vare sig

bussen skall användas för skolskjutsning eller för annan trafik. Däremot gäller krav på att det i buss skall finnas nödutgång i form av fönsterrutor baktill som kan slås sönder eller lossas.

Enligt vad utskottet under hand inhämtat från TSV har relativt få trafikolyckor inträffat med skolskjutsar. Något belägg finns enligt TSV inte för att skolelev skadats därför att nödutgång i form av dörr inte funnits i en skolbuss.

Med hänsyn till det anförda och till att TSV råder skolmyndigheterna att för skolskjutsning välja bussar med två dörrar avstyrker utskottet motion 1983/84:1274 (fp).

### 3.5 Reflexanordningar på cykel

Enligt 30 § FDK skall cykel vid färd ha belysning framtill och baktill samt reflexanordning baktill. TSV:s föreskrifter om reflexanordningar för cykel innehåller – förutom kravet på reflexanordning baktill – en rekommendation om reflexanordningar framtill, på sidorna och på pedalerna.

I motion 1983/84:1285 (s) begärs i yrkande 1 att riksdagen som sin mening skall ge regeringen till känna att cykel vid färd i mörker av säkerhetsskäl måste vara utrustad med reflexer såväl fram som bak som åt sidorna.

På förslag av den i ett föregående avsnitt nämnda ledningsgruppen för mc- och cykelfrågor – vilken har en arbetsgrupp III för frågor om cyklisters säkerhet – har inför cykelsäsongen 1984 genomförts vissa informationsåtgärder som syftat till att höja säkerheten vid cykling i mörker.

I en framställning till regeringen i oktober i år har TSV hemställt om bestämmelser om att cykel vid färd skall ha reflexanordningar även framtill och på sidorna. Utskottet vill för sin del tillstyrka att sådana bestämmelser införs.

Med hänsyn till det initiativ som TSV sålunda har tagit i den i motion 1983/84:1285 (s) yrkande 1 upptagna frågan påkallar motionen i denna del inte något initiativ av riksdagen. Motionen avstyrks därför såvitt nu är i fråga.

### 3.6 Kontrollbesiktning av brandfordon

Ett motorfordon som är avsett att användas endast av statlig brandkår eller en kommunal brandstyrka skall enligt bestämmelserna om kontrollbesiktning för uttryckningsfordon i 75 § FDK kontrollbesiktigas två gånger per år. Detsamma gäller enligt 75 § FDK för registrerat släpfordon som används uteslutande av brandkår eller brandstyrka som nu sagts och som är försett med beteckning därom.

I motion 1983/84:1803 (s) framhålls bl. a. att det ofta förekommer att brandfordon körs endast ett fåtal kilometer per år och att detta framför allt gäller för brandfordon i glesbygd. För kommuner med lång väg till

bilprovningen innebär enligt motionärerna besiktningkostnaderna en inte oväsentlig kostnad. Med hänsyn till detta och till att brandfordonen enligt motionärerna är föremål för mycket noggrann kontroll och underhåll begär motionärerna att riksdagen som sin mening skall ge regeringen till känna att det bör anses som rimligt att brandfordonen kontrollbesiktigas enbart en gång årligen samt att åtgärder bör vidtas för att differentiera besiktningsskyldigheten för utryckningsfordon.

Utskottet behandlade i betänkande TU 1981/82:19 en motion som var likartad med den här aktuella. På förslag av utskottet avslög riksdagen motionen. Utskottet hade från AB Svensk Bilprovning erfarit att andelen brandbilar som fått anmärkning vid besiktning hade gått ned avsevärt på senare år men att under år 1981 mellan var tredje och fjärde brandbil dock alltså befanns ha fel av betydelse för trafiksäkerheten och att under nämnda år brandbilar belades med körförbud i tre fall. Mot denna bakgrund saknades enligt bolagets uppfattning skäl att minska antalet besiktningstillfällen. Utskottet gjorde samma bedömning.

Från AB Svensk Bilprovning har under hand inhämtats att brandbilarna i landet fortfarande till stor del utgörs av äldre brandbilar. Sålunda var år 1983 en tredjedel av brandbilarna av 1965 års eller tidigare modell. Brandbilarna fick år 1983 färre anmärkningar än andra grupper av fordon. En tredjedel av brandbilarna hade emellertid haft ett eller flera fel som föranlett anmärkning vid besiktningen, var tionde brandbil hade ett eller flera fel i bromssystemet som motiverade anmärkning och 3 % av brandbilarna hade haft brister som medförde föreläggande om ny besiktning.

Med hänsyn till det anförda är utskottet för sin del inte övertygat om att antalet kontrollbesiktningar för brandfordon bör minskas från två till en per år. Motion 1983/84:1803 (s) avstyrks därför.

#### **4 Bilregisterfrågor**

##### *4.1 Registrering av fordon på minderåriga personer*

I motion 1983/84:315 (s) påpekas att det förekommer att minderåriga personer i bilregistret står som ägare till ett eller flera fordon. Då man enligt motionärerna i en del fall kan misstänka att registreringar av fordon på barn görs av skattetekniska skäl begärs förslag till sådan lagändring, att möjligheterna till skatteflykt genom fordonsregistrering på minderåriga elimineras.

Enligt en sammanställning av uppgifter, som riksskatteverket (RSV) år 1983 inhämtade från centrala bilregistret, uppgick den 30 september 1983 antalet personer födda år 1967 eller senare, vilka var registrerade som ägare av personbilar, bussar, lastbilar och släpvagnar, och antalet personer födda år 1969 eller senare, vilka var registrerade som ägare av motorcyklar, till sammanlagt 3 695. Av dessa personer var 3 334 registrerade som ägare till ett fordon, 280 som ägare till två fordon, 54 som ägare till tre fordon och 15 som ägare till fyra fordon. Två-tre personer var registrerade som ägare till fem,

sex, sju, åtta eller elva fordon. Med motivering att det kunde finnas anledning anta att skälet till registrering av fordon på minderåriga bl. a. kunde vara av skatteteknisk natur eller försök att dölja fordonsinnehav för kronofogdemyndigheter tillställde RSV länens revisionskontor och kronofogdemyndigheterna de inhämtade uppgifterna.

Enligt vad utskottet under hand inhämtat har man inom RSV diskuterat frågan om åtgärder för att försvåra bulvanregistreringar av fordon på underåriga personer. Synpunkten att en viss spärr bör införas för underårig att registreras som ägare av fordon har därvid framförts och, när det gäller den som är under 16 år, motiverats med att sådan underårig i stort saknar rättskapacitet vad gäller rätten att råda över sin egendom eller att åta sig ekonomiska förbindelser. Mot tanken på en "barnspärr" för att försvåra bulvanregistreringar har framförts synpunkten att en förälder vid en sådan spärr kan välja annan bulvan för registreringen.

Av den lämnade redovisningen framgår att inom skatteväsendet och hos kronofogdemyndigheterna uppmärksamhet har riktats på risken för skatteflykt m. m. genom transaktioner med underåriga i fråga om fordon. För att komma till rätta med sådan skatteflykt m. m. bör man dock enligt utskottets mening gå andra vägar än att införa en "barnspärr" e. d. vid registreringen. En sådan spärr måste med nödvändighet inrymma undantag och reglerna torde därigenom bli komplicerade. Införandet av ett fordon i bilregistret förbinds f. n. inte med någon kontroll av äganderätten till fordonet utan kan karaktäriseras som en anteckning om fordonets existens och om vem som har att fullgöra fordonsägarens skyldigheter. Med hänsyn till detta syfte med registreringen bör registreringsorganisationen inte belastas med att i enskilda fall pröva en underårigs förutsättningar att vara ägare till ett fordon. Utskottet finner sig således inte kunna biträda förslaget i motion 1983/84:315 (s) och avstyrker därför motionen.

F. ö. bör här nämnas att kommissionen mot ekonomisk brottslighet (eko-kommissionen) i sitt förslag till en bulvanlag (kommissionens delbetänkande SOU 1983:46) föreslog bestämmelser som bl. a. riktade sig mot bulvanregistrering av fordon. Om en bulvanhandling företas, varigenom bl. a. ett för visst slag av förvärv i lag föreskrivet krav på registrering kringgås, skulle enligt 3 § i lagförslaget huvudmannen straffas för bulvanbrott. I specialmotiveringen för den föreslagna paragrafen anförde kommissionen bl. a. att ett förfarande som i praktiken visat sig förekomma i icke obetydlig omfattning är bulvanregistrering av motorfordon och att ett sådant slags kringgående av samhällets kontrollsystem skulle bli straffbart genom de föreslagna bestämmelserna i paragrafen.

Regeringen har den 18 oktober i år bemyndigat chefen för justitiedepartementet att tillkalla en kommitté med uppdrag att utreda frågor om betalningsansvaret för juridiska personers skulder m. m. Enligt direktiven för kommitténs arbete (Dir. 1984:41) skall kommittén bl. a. – med utgångs-

punkt i eko-kommissionens förslag – överväga åtgärder för att komma till rätta med de missförhållanden som bulvanskap kan ge upphov till.

#### 4.2 Kontroll av åtkomsten till fordon vid registrering av ägarbyte

I motion 1983/84:1279 (c) anförts bl. a. att den som orättmätigt bemäktigar sig annans bil kan i dag hos länsstyrelsen utan svårighet skaffa fram papper på att ägarbyte skett, då han inte behöver förete kvitto eller godkännande från bilens ägare på att ägarbyte verkligen skett. Ett krav måste enligt motionären vara att även säljaren vid omregistrering av ägandet skriftligt skall avregistrera sitt ägande innan den nya ägarhandlingen utreds av myndigheten. Dessutom bör enligt motionären denna omregistrering ske hos det län där bilen tidigare har varit registrerad, då den som orättmätigt söker överföra ägandet enligt nuvarande ordning kan vända sig till annat län och få omregistreringen utförd utan att den förfördelade kan hindra det. Motionären begär en översyn av nuvarande regler för omregistrering av bilar så att ingen orättmätigt skall kunna erhålla registreringshandling (ägarbevis) på bil utan att samtidigt förete överlåtelsehandlingar.

Ordningen vid registrering av ägarbyte är följande.

Övergår registrerat fordon till ny ägare, skall den nye ägaren enligt 51 § BRK inom en vecka från förvärvet göra anmälan därom till länsstyrelse. Övergår äganderätten på annat sätt än genom arv, bodelning eller testamente, är även förre ägaren skyldig att inom en vecka från nye ägarens förvärv göra anmälan därom till länsstyrelse. Något krav på att anmälan om ägarbyte skall göras hos viss länsstyrelse finns inte. På registreringsbeviset för fordonet finns i rapportdelen utrymmen för anmälan av ägarbyte av den registrerade ägaren och av den nye ägaren. Den nye ägarens förvärv registreras dock i bilregistret även om bara en av parterna gör anmälan om ägarbyte. Efter registrering av ägarbytet får den nye ägaren ett registreringsbevis som bekräftelse på att registrering skett. Överlåtaren får ett meddelande om att han/hon inte längre är antecknad som ägare till fordonet i bilregistret. Den som vid anmälan om ägarbyte uppsåtligen eller av oaktsamhet lämnar oriktig uppgift kan enligt 89 § BRK dömas till böter, om ej gärningen är belagd med straff i brottsbalken.

Som redovisats ovan innebär den gällande ordningen för registrering av ägarbyte vissa hinder för att den som orättmätigt åtkommit ett fordon skall kunna registreras som ägare av fordonet.

Att till registreringen knyta en prövning av åtkomsten till ett fordon skulle göra registreringen alltför tungrodd. Mot en sådan ordning talar vidare den stora frekvensen av ägarbyten. Mellan 40 000 och 50 000 ägarbyten registreras nämligen per vecka. Utskottet avstyrker med hänsyn till det anförda motion 1983/84:1279 (c).

### 4.3 Uppgifter om kreditköp i bilregistret

Av bestämmelser i 7 § BRK följer att den som innehar ett fordon på grund av kreditköp med förbehåll om återtaganderätt och den som innehar ett fordon med nyttjanderätt om minst ett år (långtidsleasing) skall registreras som ägare till fordonet, m. m.

Enligt bestämmelser i bilagorna 1 och 2 till BRK skall i bilregistret införas uppgift om fordon som långtidsleasas. Av uppgiften skall framgå vem som upplåtit nyttjanderätten (uthyraren).

I motion 1983/84:2440 (m) anförs bl. a. att det förekommer att mindre nogräknade kunder vid avbetalningsköp avyttrar fordonet innan detta till fullo betalats och att fordonet kan ha passerat mellan flera ägare innan säljaren får kännedom om det bedrägliga förfarandet. Ett sätt att stoppa en sådan form av bedrägligt förfarande skulle enligt motionären vara att säljaren vid registreringen av ett fordon, som sålts på avbetalning, kunde i bilregistret få införd en anteckning som omöjliggör en ny registrering på annan ägare intill dess att meddelande lämnats till bilregistret om att full betalning erlagts. Motionären begär bestämmelser härom. Han hänvisar till att en dylik spärr finns vid leasing av fordon.

Med hänsyn till bilregistrets karaktär (se s. 22) och till mängden av registreringsärenden bör handläggningen av sådana ärenden inte kompliceras. De kontakter med bilhandeln m. m. som ett tillgodoseende av motionen skulle kräva skulle emellertid enligt utskottets mening komma att medföra en avsevärd belastning på registerorganisationen. Dessutom torde det vara tveksamt om erforderligt utrymme finns för ytterligare uppgifter i det datorbaserade registret. Med hänvisning till det anförda anser sig utskottet inte berett att biträda förslaget i motion 1983/84:2440 (m). Motionen avstyrks därför.

## 5 Vägmarkesfrågor m. m.

### 5.1 Förenkling av vägutmärkningssystemet m. m.

I VMF har meddelats bestämmelser om anvisningar för trafiken genom vägmärken, trafiksignaler och vägmarkeringar m. m. Bestämmelserna bygger bl. a. på resultat av internationellt samarbete på området.

I motion 1983/84:417 (m) påpekas inledningsvis att trafikmiljön i dag belastas med alltför många skyltar och att en förenkling av utmärkningssystemet sannolikt skulle inbespara stora kostnader samtidigt som trafiksäkerheten skulle kunna höjas. Motionären framhåller angelägenheten av forskning på området, av insatser från svensk sida på det internationella planet för att förenkla vägutmärkningssystemet samt av att man utnyttjar de möjligheter till förenkling som finns inom nuvarande system. I motionen omnämns bl. a. ett framkommet förslag om att på *ett* märke ge information som i dag kräver två till tre märken. Förhandlingar bör enligt motionären tas upp med Svenska kommunförbundet i syfte att få till stånd en dämpning av kraven på precision

i lokala trafikföreskrifter. Motionen utmynnar i en begäran att riksdagen som sin mening skall ge regeringen till känna vad i motionen anförts om angelägenheten av att initiera åtgärder för att åstadkomma besparingar av statsmedel genom förenklingar av vägutmärkningssystemet.

I motion 1983/84:827 (m) redovisas ett av en forskare framlagt förslag till ett system vari man med kombinationsskyltar nedbringar antalet skyltar och med färger på vägbanans streck anger olika tillåtna hastigheter. Motionärerna framhåller angelägenheten av att förslaget prövas och begär att riksdagen som sin mening skall ge regeringen till känna vad som anförts i motionen om åtgärder i syfte att förbättra trafiksäkerheten.

I praktiken torde det vara uteslutet att utforma det svenska vägutmärkningssystemet på ett sätt som avviker från internationellt antagna normer. Inom det rådande systemet finns det emellertid möjligheter till förenklingar och därmed till kostnadssänkningar.

I kommunikationsdepartementets bilaga till proposition 1978/79:111 om åtgärder mot krångel och onödig byråkrati m. m. pekade föredraganden sålunda på betydelsen av att man undviker alltför detaljerade lokala trafikföreskrifter och av att föreskrifterna avvägs så att man inte behöver göra flera utmärkningar på samma plats eller på en kort vägsträcka. Sammanfattningsvis framhöll föredraganden att det är väsentligt att de myndigheter som meddelar olika typer av trafikföreskrifter beaktar konsekvenserna för vägutmärkningen av sina beslut.

I betänkande TU 1981/82:19 behandlade utskottet bl. a. motioner, i vilka motionärerna vände sig mot anhopningen av skyltar. I överensstämmelse med vad utskottet därvid uttalade vill utskottet med anledning av motion 1983/84:417 (m) fästa uppmärksamheten på vad föredraganden anförde i ovannämnda proposition samt framhålla att det är en uppgift för TSV att beakta skyltsättningens betydelse för trafiksäkerheten. Något riksdagens initiativ i frågan om förenklingar av vägutmärkningssystemet är enligt utskottets mening inte påkallat. Utskottet avstyrker därför motionen.

Vid behandlingen i betänkande TU 1981/82:3 av ett motionsförslag om att hastighetsbegränsningar på vägar skall framgå inte bara av förbudsmärken utan också av siffror eller linjer som i olika färger målas på vägbanan och som anger högsta tillåtna hastighet framhöll utskottet att ett sådant system torde vara förenat med avsevärda kostnader, inte minst för vägunderhållet, och att det syntes tveksamt om kostnaderna skulle medföra någon motsvarande vinst för trafiksäkerheten, särskilt vid vinterväglag. Med hänvisning härtill och till att prövningen av frågor av det slag som togs upp i motionen ankom på vägverket och TSV ansåg utskottet att förslaget inte borde föranleda någon riksdagens åtgärd. Utskottet gör samma bedömning beträffande förslaget i motion 1983/84:827 (m) om markering av högsta tillåtna hastigheter med olika färger på vägbanan. Med hänsyn till det nu anförda och till vad utskottet

anfört ovan om förenklingar av vägutmärkningssystemet avstyrker utskottet även motion 1983/84:827 (m).

### 5.2 Säkerhetsanordningar i plankorsningar m. m.

I VMF finns bl. a. bestämmelser om helbomsanläggningar, halvbomsanläggningar och andra anordningar för att höja säkerheten i plankorsningar mellan väg och järnväg.

Under sjätte huvudtitelns anslag (D 2) till Ersättning till statens järnvägar för vissa tjänster anvisas bl. a. medel för trafiksäkerhetsfrämjande åtgärder vid järnvägs korsningar, som huvudsakligen betingas av vägtrafikens säkerhetskrav. För samordning, utvärdering och utveckling av trafiksäkerhetsfrämjande åtgärder i korsningar mellan väg och järnväg finns en särskild delegation bestående av representanter för SJ, TSV och vägverket. Beslut om trafiksäkerhetsfrämjande åtgärder vid plankorsningar föregås av samråd mellan de berörda parterna.

I motion 1983/84:825 (s) diskuteras – mot bakgrund av uppgifter som lämnas i motionen om antalet personer som dödats eller skadats i samband med järnvägstrafik – hur man skall minska risker för sammanstötningar mellan järnvägsfordon och vägfordon i plankorsningar samt hur man skall minska risker för skador, när sådana sammanstötningar likväl inträffar. Motionären framhåller bl. a. betydelsen av att halvbomsanläggningar anordnas, där sådana inte finns, att planskilda korsningar anordnas samt att järnvägsfordonen utformas så att riskerna minskas för att vägtrafikanter och tågresande skall skadas vid en sammanstötning. Motionären begär att frågan om personskaderisker i anslutning till järnvägstrafiken och åtgärder i anledning därav skall utredas skyndsamt, varvid riskerna för vägtrafikanter och tågresande vid ökade tåghastigheter särskilt skall uppmärksammas.

I en från SJ införskaffad promemoria, Personskador i anslutning till järnvägstrafik, vilken fogas vid detta betänkande som *bilaga*, framhåller SJ att SJ har engagerat forskare för att utreda hur personskadorna vid järnvägsolyckor uppstått och hur dessa skador kunde ha undvikits samt att SJ har använt sig av resultat av utredningsarbetet. Vidare framhålls att olyckor vid plankorsningar har varit föremål för undersökningar både internationellt och i Sverige. De åtgärder som ger bestående positiva effekter är framför allt, påpekas det, borttagande av så många plankorsningar som möjligt samt utbyggnad av effektiva säkerhetsanordningar – företrädesvis bommar – vid de plankorsningar som måste bibehållas t. v. I promemorian redovisas olika åtgärder som vidtagits eller planeras för att höja säkerheten såsom förbättringar av den tekniska utrustningen inom järnvägsdriften samt slopande eller ombyggnad av plankorsningar. Kravspecifikationen för snabbtåget omfattar enligt promemorian ett stort antal hårda säkerhetskrav, inte bara för fordonen utan även för de fasta anläggningarna. Bl. a. har normer för skydd

vid plankorsningar – i princip baserade på utländska erfarenheter – fastställt efter samråd med berörda personalorganisationer, vägverket och TSV. SJ framhåller att plankorsningsolyckorna har minskat i förhållande till bilantalet och att antalet allvarliga olyckor – sammanstötningar och tågurspårningar – har minskat kraftigt sedan år 1980. SJ anser det föga meningsfullt att ytterligare utreda frågor som enligt SJ redan har utretts ingående.

På grundval av innehållet i promemorian konstaterar utskottet att det hos SJ finns ett engagemang i säkerhetsfrågorna – såväl de säkerhetsfrågor som aktualiseras av de nuvarande trafikförhållandena som de säkerhetsfrågor som utvecklingen mot högre tåghastighet kan aktualisera. Enligt utskottets mening tillgodoses bl. a. härigenom syftet med motion 1983/84:825 (s). Utskottet avstyrker motionen.

## 6 Övriga trafiksäkerhetsfrågor

### 6.1 Förbud mot anläggande av s. k. väggupp

I motion 1983/84:1812 (m) begärs förbud mot anläggande av väggupp. Enligt motionären föreligger risk för skador på bilarna vid låg fart över ett väggupp. Vid hög fart är skaderisken enligt motionären mindre, då bilarna vid sådan fart inte följer vägbanan ned i gropen efter guppet utan ”flyger” över gropen. Syftet att utgöra farthinder tillgodoses därför inte. En betydligt bättre och dessutom ofarligare metod för att få ned hastigheten skulle enligt motionären vara att ha målade längsgående streck över vägbanan. Sådana skulle enbart förorsaka en lätt skakning i bilarna.

TSV har i den år 1982 utgivna skriften Farthinder i bostadsområden (rapport nr 4) framhållit gupp, sidoförskjutning av körbana och avsmalning av körbana som lämpliga anordningar för att trafiksanera lokalnätet i en tätort med hjälp av farthinder. Målade längsgående streck över körbana omnämns ej i skriften som farthinder. Bullerräfflor – som läggs tvärs över körbanan och som används för att höja förarnas uppmärksamhet och sänka hastigheten inför t. ex. en korsning eller ett hinder i körbanan – anses enligt skriften med hänsyn till bl. a. risken för bullerstörningar olämpliga att användas i närheten av bostäder.

Utskottet avstyrkte i betänkande TU 1983/84:1 ett motionsförslag, som var likartat med det här aktuella. Utskottet framhöll att statens väg- och trafikinstitut (VTI) har studerat frågan om väggupp o. d. och inte funnit att dessa medför några skadeverkningar, under förutsättning att trafikanterna varnas för dem och nedbringar hastigheten. Utskottet påpekade att väggupp o. d. – rätt använda – syntes ha en inte obetydlig verkan för att öka trafiksäkerheten. Vidare förutsatte utskottet att kommunerna skulle se till att guppen anläggs så att de av insiktsfulla och normalt uppmärksamma

fordonsförare inte uppfattas som omotiverade eller riskabla.

Något som bör föranleda ett ändrat ställningstagande till frågan om väggupp har enligt utskottets mening inte inträffat. Utskottet avstyrker därför även den här aktuella motionen.

## 6.2 Tillståndsgivningen beträffande skyltning vid väg

Bestämmelser om uppsättning av reklamskyltar o. d. finns dels i väglagen (1971:948) för tillgodoseende av trafiksäkerhetens krav, dels i naturvårdslagstiftningen till skydd för landskapsbilden, dels i byggnadsstadgan (1959:612) till skydd för stads- eller landskapsbilden och för tillgodoseende av trafiksäkerhetens krav m. m.

Enligt 46 § väglagen gäller sålunda bl. a. att tavla, skylt, inskrift eller därmed jämförlig anordning för reklam, propaganda eller liknande ändamål ej får utan länsstyrelsens tillstånd finnas anbringad intill vägområde på mindre avstånd än 50 meter från vägområdet. I fråga om område med stadsplan eller byggnadsplan äger vad nu sagts tillämpning endast på anordning intill vägområde för motorväg eller motortrafikled. Vissa undantag från tillståndstvånget finns.

Enligt bestämmelser i naturvårdslagstiftningen får tavla o. d. som nu sagts ej finnas varaktigt anbringad utomhus utan tillstånd av länsstyrelsen. Även i naturvårdslagstiftningen finns vissa undantag från tillståndstvånget.

För uppsättande eller väsentlig ändring av en skylt eller en ljusanordning inom område med stadsplan eller byggnadsplan krävs enligt byggnadsstadgan byggnadsnämndens lov (byggnadslov). Det till lagrådet hösten 1983 remitterade förslaget till ny plan- och bygglag innebär i sak inte någon ändring i denna ordning.

I motion 1983/84:1273 (m) framhålls att tillståndsgivningen beträffande vägskyltar bör avlastas länsstyrelserna och föras över till kommunernas byggnadsnämnder så att länsstyrelserna i större utsträckning får ägna tid och kraft åt mera långsiktiga och för länen viktigare frågor. Vidare bör enligt motionären den lagstiftning som reglerar skyltning vid väg förenklas, och TSV och statens planverk bör få i uppdrag att utfärda gemensamma anvisningar för kommunernas handläggning. Endast överklagningsärenden bör, påpekas det, handläggas av länsstyrelserna. Motionären begär förslag om att den lagstiftning som reglerar vägskyltning förenklas i enlighet med motionens syfte.

Vägverket har i en framställning i september 1983 till kommunikationsdepartementet föreslagit ändringar i väglagstiftningen som syftar till att ge de statliga och kommunala väghållningsmyndigheterna ett ökat ansvar för den totala väghållningen. Bl. a. har vägverket föreslagit att väghållningsmyndigheten i stället för länsstyrelsen skall vara tillståndsmyndighet enligt 46 § väglagen, dvs. då staten är väghållare vägförvaltningen och då kommun är väghållare vederbörande kommunala nämnd. Vägverkets framställning är

föremål för beredning inom regeringskansliet. Med hänsyn till det initiativ som sålunda tagits i frågan om tillståndsgivningen beträffande skyltning vid väg torde motion 1983/84:1273 (m) inte böra föranleda någon åtgärd av riksdagen.

### 6.3 *Samlade uppgifter om trafiksäkerhetsforskningen*

I motion 1983/84:2522 (fp) påpekas bl. a. att det inte finns några samlade uppgifter om den trafiksäkerhetsforskning som pågår på olika håll. Om man vill gå till källorna får man enligt motionärerna gå till en rad olika institutioner. Någon form av samordning av uppgifterna om forskningen borde enligt motionärerna vara möjlig, och det vore angeläget med ett samarbete de nordiska länderna emellan. Motionärerna begär i här aktuell del av motionen (yrkande 3) att riksdagen som sin mening skall ge regeringen till känna vad som i motionen anförts om samlade uppgifter om trafiksäkerhetsforskningen.

Den 1 juli i år inrättades transportforskningsberedningen (prop. 1983/84:107 bilaga 4, TU 1983/84:30, rskr 1983/84:386). Enligt den för transportforskningsberedningen utfärdade instruktionen (SFS 1984:483) har beredningen hand om uppgifter som avser initiativ, planering, samordning och stöd i fråga om forskning, utveckling och demonstrationsprojekt som rör bl. a. trafiksäkerhet, i den mån sådana uppgifter inte ankommer på annan myndighet. I fråga om trafiksäkerhet m. m. åligger det beredningen särskilt att bl. a. sammanställa och sprida forskningsresultat, utvärdera forskningens kvalitet samt samordna dokumentationsverksamheten.

Nordisk kommitté för trafiksäkerhetsforskning (NKT) – som är ett samarbetsorgan för trafiksäkerhetsforskningen i Norden under Nordiska trafiksäkerhetsrådet – lämnar i publikationsserien NKT-NYTT information om projekt och publikationer inom trafiksäkerhetsområdet i Norden samt publicerar i en rapportserie bibliografier rörande trafiksäkerhetsforskningen i Norden.

De redovisade arbetsuppgifterna för transportforskningsberedningen och NKT:s nämnda informationsverksamhet torde enligt utskottets mening tillgodose önskemålen i motion 1983/84:2522 (fp) i här aktuell del (yrkande 3). Utskottet avstyrker motionen i nämnda del.

### 6.4 *Information om utbildning om första hjälpen vid trafikolyckor*

I motion 1983/84:2522 (fp) begärs i här aktuell del (yrkande 4) att NTF och andra frivilligorganisationer skall få i uppdrag att närmare informera allmänheten om de möjligheter till utbildning om första hjälpen vid trafikolyckor som tillhandahålls av olika organisationer, bl. a. Röda korset och Gröna korset.

I överensstämmelse med vad utskottet gjorde vid behandlingen i betänkande TU 1983/84:1 av ett likartat motionsförslag hänvisar utskottet till att allmänheten informeras om – och inbjuds till – Röda korsets kurser om första hjälpen samt att information om sådana kurser lämnas vid körkortsutbildningen. Motionen bör därför i här aktuell del inte föranleda någon åtgärd av riksdagen.

## 7 Hemställan

Utskottet hemställer

### *Vägrafikfrågor*

1. beträffande *förbudet att gå mot rött ljus*  
att riksdagen lämnar motion 1983/84:821 (m) utan åtgärd,
2. beträffande *rekommenderade hastighetsgränser*  
att riksdagen avslår motion 1983/84:1813 (m),
3. beträffande *användning av bilbälte i baksätet*  
att riksdagen lämnar motionerna 1983/84:1285 (s) yrkande 2 och 1983/84:1784 (s) utan åtgärd,
4. beträffande *reflexer för gående*  
att riksdagen avslår motion 1983/84:664 (s),
5. beträffande *klassificering av mobilkrantar*  
att riksdagen lämnar motion 1983/84:1796 (s) utan åtgärd,
6. beträffande *beslutanderätt om väjningsplikt och stopplikt*  
att riksdagen lämnar motion 1983/84:297 (s) utan åtgärd,
7. beträffande *samordning av lokala trafikföreskrifter m. m.*  
att riksdagen avslår motion 1983/84:1814 (m),
8. beträffande *stannande och parkering för sjuka och rörelsehindrade*  
att riksdagen lämnar motion 1983/84:1280 (s) utan åtgärd,

### *Körkortsfrågor*

9. beträffande *grundutbildningen för mc-förare m. m.*  
att riksdagen lämnar motionerna 1983/84:2503 (fp) och 1983/84:2522 (fp) yrkande 1 i motsvarande del utan åtgärd,
10. beträffande *behörighet att föra tung mc*  
att riksdagen lämnar motionerna 1983/84:414 (c) yrkande 7, 1983/84:1013 (m), 1983/84:2436 (m) och 1983/84:2522 (fp) yrkande 1 i återstående del utan åtgärd,
11. beträffande *hälsokontroller av vissa körkortshavare*  
att riksdagen lämnar motion 1983/84:2430 (s) utan åtgärd,
12. beträffande *spärrtidens början*  
att riksdagen avslår motion 1983/84:1269 (m),
13. beträffande *godkännande av läromedel för förarutbildningen*  
att riksdagen avslår motion 1983/84:1794 (m),

*Fordonsfrågor*

14. beträffande *enhetliga lås på bilbälten*  
att riksdagen avslår motion 1983/84:1270 (c),
15. beträffande *bilbälten i bussar*  
att riksdagen avslår motionerna 1983/84:819 (m) och 1983/84:1266 (fp),
16. beträffande *stänkskydd på personbilar*  
att riksdagen avslår motion 1983/84:671 (s),
17. beträffande *nödutgång i skolbuss*  
att riksdagen avslår motion 1983/84:1274 (fp),
18. beträffande *reflexanordningar på cykel*  
att riksdagen avslår motion 1983/84:1285 (s) yrkande 1,
19. beträffande *kontrollbesiktning av brandfordon*  
att riksdagen avslår motion 1983/84:1803 (s),

*Bilregisterfrågor*

20. beträffande *registrering av fordon på minderåriga*  
att riksdagen avslår motion 1983/84:315 (s),
21. beträffande *kontroll av åtkomsten till fordon*  
att riksdagen avslår motion 1983/84:1279 (c),
22. beträffande *uppgifter om kreditköp i bilregistret*  
att riksdagen avslår motion 1983/84:2440 (m),

*Vägmärkesfrågor m. m.*

23. beträffande *kostnadsbesparingar inom vägutmärkningssystemet*  
att riksdagen avslår motion 1983/84:417 (m),
24. beträffande *vissa förenklingar av vägutmärkningssystemet*  
att riksdagen avslår motion 1983/84:827 (m),
25. beträffande *säkerhetsanordningar i plankorsningar m. m.*  
att riksdagen avslår motion 1983/84:825 (s),

*Övriga trafiksäkerhetsfrågor*

26. beträffande *väggupp*  
att riksdagen avslår motion 1983/84:1812 (m),
27. beträffande *tillståndsgivningen till vägskyltning*  
att riksdagen lämnar motion 1983/84:1273 (m) utan åtgärd,
28. beträffande *uppgifter om trafiksäkerhetsforskningen*  
att riksdagen avslår motion 1983/84:2522 (fp) yrkande 3,
29. beträffande *utbildning om första hjälpen*  
att riksdagen lämnar motion 1983/84:2522 (fp) yrkande 4 utan åtgärd.

Stockholm den 6 november 1984

På trafikutskottets vägnar  
KURT HUGOSSON

*Närvarande:* Kurt Hugosson (s), Rolf Clarkson (m), Birger Rosqvist (s), Rune Torwald (c), Wiggo Komstedt (m), Sven-Gösta Signell (s), Rune Johansson (s), Per Stenmarck (m), Gösta Andersson (c), Sten-Ove Sundström (s), Olle Grahn (fp), Sven Henricsson (vpk), Göran Riegnell (m), Sören Lekberg (s) och Margareta Persson (s).

## Reservation

### Behörighet att föra tung mc (mom. 10)

Rune Torwald (c), Wiggo Komstedt (m), Gösta Andersson (c) och Olle Grahn (fp) anser

*dels* att det stycke i utskottets yttrande på s. 14 som börjar med "I avvaktan" och slutar med "riksdagens åtgärd" bort ersättas med text av följande lydelse:

De tunga motorcyklarna har under senare år fått allt större motoreffekter, ökad accelerationsförmåga och högre hastighetsprestanda. Denna utveckling ställer särskilda krav på kunskaper, färdigheter och omdöme i motorcykelkörning hos förare av tung mc. I överensstämmelse med vad som föreslås i motion 1983/84:414 (c) yrkande 7, motion 1983/84:1013 (m) och motion 1983/84:2522 (fp) yrkande 1 i här aktuell del bör därför ett särskilt förarprov och i överensstämmelse med vad som föreslås i motion 1983/84:2436 (m) ett särskilt körkort införas för behörighet att föra tung mc. Någon anledning att avvakta förslag i frågan från ledningsgruppen för mc- och cykelfrågor finns enligt utskottets mening inte. Vad utskottet sålunda anfört med anledning av här aktuella motionsförslag bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

*dels* att utskottets hemställan under 10 bort ha följande lydelse:

#### 10. beträffande *behörighet att föra tung mc*

att riksdagen med anledning av motionerna 1983/84:414 (c) yrkande 7, 1983/84:1013 (m), 1983/84:2436 (m) och 1983/84:2522 (fp) yrkande 1 i återstående del som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet anfört.

## Särskilda yttranden

### 1. Rekommenderade hastighetsgränser (mom. 2)

Rolf Clarkson, Wiggo Komstedt, Per Stenmarck och Göran Riegnell (alla m) anför:

Av utskottets av riksdagen godkända betänkande TU 1978/79:10 (rskr 1978/79:127) med anledning av proposition 1978/79:36 om allmän differentierad hastighetsbegränsning m. m. framgår att TSV har förordat att frågan om rekommenderade farter bör studeras vidare. Utskottet anslöt sig till denna uppfattning, som delades av föredraganden. Enligt vår mening bör TSV påminnas om riksdagens beslut.

Vi bestrider inte att de hastighetsbegränsningar som gäller på våra vägar har haft betydelse för att öka trafiksäkerheten. I många fall och vid de oftast förekommande trafikförhållandena framstår dock nuvarande hastighetsbegränsningar som föga meningsfulla för det stora flertalet bilister.

### 2. Nödutgång i skolbuss (mom. 17)

Olle Grahn (fp) anför:

Angelägenheten av minst två dörrar i en buss har uppmärksammats på det internationella planet. På förslag av en arbetsgrupp för säkerhetsfrågor beträffande bussar har sålunda Förenta Nationernas Ekonomiska Kommission för Europa (ECE) i reglementena nr 36 och nr 52 fastställt krav på att det skall finnas minst två dörrar i stora bussar resp. i minibussar. Det bör inte dröja alltför länge innan detta krav införs i vårt land.

## Bilaga

## Promemoria den 24 maj 1984 av SJ angående personsador i anslutning till järnvägstrafik

Vid en analys av olyckor och skador i anslutning till järnvägstrafik är det nödvändigt att särskilja olyckor i ren järnvägstrafik och olyckor vid väg- och järnvägstrafik i kombination (plankorsningsolyckor).

Aktuell statistik visar då följande:

	Antal olyckor						
	medeltal per år				per år		
	1966-70	1971-75	1976-80	1981-83	1981	1982	1983
1. Järnvägstrafik (inkl. olyckor med bl. a. arbetsfordon och bränder i tåg)	137	110	143	127	121	147	112
Därav sammanstötningar mellan tåg och tågurspåringar	79	74	86	64	82	66	44
2. Väg- och järnvägstrafik (plankorsningar)	123	102	111	95	100	93	91

	Antal omkomna/allvarligt skadade						
	medeltal per år				per år		
	1966-70	1971-75	1976-80	1981-83	1981	1982	1983
1. Järnvägstrafik							
1.1 Resande	8,6/20,8	6,8/18,8	11,6/55,0	1,7/14,0	0/10	3/23	2/9
1.2 Järnvägsmän	6,0/107,6	5,4/91,2	4,6/87,2	5,0/49,3	7/53	4/55	4/40
2. Väg- och järnvägstrafik (plankorsningar)	29,8/36,8	32,6/41,0	30,4/37,6	26,7/29	34/30	20/21	26/36
3. Vägtrafikolyckor (enl. SCB årsbok 1984)		1191/6932	1001/6348	<sup>1</sup> 771/5967	784/5984	758/5950	

<sup>1</sup> Avser 1981-82

Huvuddelen av järnvägsolyckorna utgörs av sådana med mycket begränsade skadeverkningar. Följderna av olyckor varierar dock kraftigt mellan olika år. Plankorsningsolyckorna däremot är både till antal och följder relativt konstanta. Eftersom antalet bilar sedan mitten på 60-talet ökat från omkring 2 till 3 miljoner har dock plankorsningsolyckorna i förhållande till bilantalet minskat.

SJ målsättning är att minska antalet olyckor och följderna därav så mycket som möjligt – hög säkerhet är bl. a. en naturlig målsättning för järnvägarna.

Varje inträffad olycka eller olyckstillbud detaljundersöks därför, för att finna anledningen till olyckan och till den följer samt åtgärder mot upprepande.

Huvudinriktningen måste alltid vara att försöka *förhindra* att en olycka över huvud taget sker. Genom spåret har man vid järnvägstrafik – till skillnad mot vid vägtrafik – mycket stora möjligheter att med tekniska hjälpmedel bistå människan i det komplicerade man-maskin-miljösystem som ett modernt trafiksystem utgör. De flesta järnvägsföretag arbetar därför med att ständigt förbättra säkerheten, vilket också gjort järnvägen till det kanske säkraste transportmedlet.

vilka åtgärder som än vidtas kan givetvis inte olyckor helt undvikas. Så långt möjligt utformas därför lok och vagnar så att följderna av en eventuell olycka skall bli begränsade. SJ engagerade därför 1980 tre forskare från Umeå för att tillsammans med representant för trafiksäkerhetsnheten vid SJ så långt möjligt klarlägga hur personskadorna vid järnvägsolyckor uppstår och hur dessa skador kunde ha undvikits. En inte oväsentlig del av vad som framförts i motionen förefaller hämtat från denna utredning. Resultatet av utredningen används bl. a. i samband med utformningen av kravspecifikationen för snabbtåg. SJ har vidare till internationella järnvägsunionen, Office de Recherches et d'Essais, (ORE) anmält att utredningen gjorts samt föreslagit att man överväger en motsvarande internationell undersökning.

Sedan "olycksåret" 1980 har, som framgår av översikten, framför allt antalet allvarliga olyckor dvs. sammanstötningar och tågurspårningar minskat kraftigt. Bidragande härtill har bl. a. varit förbättrad teknisk standard, fortsatt utrustning med detektorer som varnar för hjulfel samt utbyggnad av automatiskt tågkontrollsystem (ATC). Det sistnämnda innebär att ett tåg bromsas automatiskt om föraren "missar" signaler eller hastighetsnedsättningar. Genom införande av ATC bör omkring 30 % av dödsfallen och 50 % av de allvarliga skadorna för resenärerna kunna undvikas.

Förutom ATC, som förhindrar flertalet olyckor på grund av lokförarfel återstår ett angeläget behov att "eliminera" tågklararfel, dvs. fel av den typ som orsakade olyckan i Repbäcken 84-02-27. Även om dessa olyckor förekommer sällan är konsekvenserna i allmänhet allvarliga.

Omkring 30 % av dödsolyckorna och 10 % av de allvarliga personskadorna kan hänföras till denna grupp olyckor. Denna typ olyckor förhindras ej av ATC.

Tekniska lösningar s. k. linjeblockering finns och är i bruk på de starkaste trafikerade linjerna (40 % av nätet med 80 % av antalet tåg).

Investeringskostnaderna för denna lösning är dock så höga att utrustning av hela riksnätet inte är möjlig med de investeringsmedel som kan disponeras. En trafikteknisk kravspecifikation för ett förenklat system har därför utarbetats och arbetet med att finna tekniska lösningar har påbörjats. Vi räknar med ett nordiskt samarbete i detta utvecklingsarbete.

Som framgår av motionen och av den här redovisade statistiken utgör olyckorna vid plankorsningar ett allvarligt trafiksäkerhetsproblem. Problemet är universellt och har föranlett stora forskningsinsatser både i USA och hos europeiska järnvägar. I Sverige har bl. a. transportforskningsdelegationen (TFD) i samarbete med SJ stått för två omfattande undersökningar som gjorts av statistiker resp. beteendeforskare. Plankorsningsproblemen är därmed redan synnerligen väl utforskade. Det står fullt klart att de åtgärder som ger bestående positiva effekter framför allt är

- borttagande av så många plankorsningar som möjligt (den enda säkra korsningen är den planskilda!)

- effektiva skyddsanordningar - företrädesvis bommar - vid de plankorsningar som måste bibehållas tills vidare.

Årligen byggs 25-30 st planskilda korsningar. Vägverket och kommunerna svarar för merparten av kostnaderna för dessa. Per år kan 300-400 obetydligt utnyttjade korsningar ofta efter långvariga förhandlingar tas bort eller sammanföras till gemensam korsning, oftast då med förstärkt skydd. SJ anser att plankorsningsfrågorna borde väga tyngre än vad som nu synes vara fallet vid vägverkets prioritering av sitt säkerhetsarbete. Möjligheterna att använda byggande av planskilda korsningar till sysselsättningsskapande åtgärder är intressant och sker i viss utsträckning. Den trafiksäkerhetsfrämjande effekten blir givetvis högst, om dessa byggen kan ske där trafikflödet och därmed olycksriskerna är störst. En intensifiering av samarbetet med vägverket har startats för att få till stånd att ytterligare planskilda korsningar byggs. För att kunna bygga fler planskildheter på enskilda vägar och för att intensifiera slopningsarbetet har en utökning av anslaget D2 till 50 Mkr nu begärts. SJ begärde för budgetåret 20 Mkr men erhöll 13,9. Avgörande för vilka säkerhetsförbättringar som kan genomföras är nästan undantagslöst de medel statsmakterna ställer till förfogande.

SJ har, med stöd av bl. a. den svenska forskningen och de internationella erfarenheterna, sedan juni 1983 infört ändrad policy innebärande att flertalet ljus- och ljudsignalanläggningar skall kompletteras med halv bommar (merkostnad per korsning 100 000-150 000 kr., totalt 200-300 Mkr). Det har nämligen visat sig att korsningar med enbart ljus- och ljudsignaler är markant överrepresenterade i olycksstatistiken. Enligt TFD statistiska undersökning är olycksrisken ca tio gånger lägre för en korsning med bommar.

För lok och vagnar gäller att dessa skall vara utrustade med buffertar och draginrättningar. Placeringarna av dessa regleras av internationella normer för att den omfattande samtrafiken länderna emellan skall kunna fungera.

För specialfordon t. ex. snabbtåg som inte samkörs med konventionella gods- och personvagnar kan fronterna ges en något annorlunda utformning. Så kommer även att ske med snabbtåg i Sverige.

Det kan i detta sammanhang nämnas att det tidigare nämnda internationella järnvägsorganet, ORE, på sitt forskningsprogram har en undersökning angående förarhytternas hållfasthet gentemot frontalkollisioner. I undersökningen ingår bl. a. analys av olyckor genom frontalkollisioner mellan järnvägsfordon och mellan landsvägs- och järnvägsfordon. Undersökningen syftar till att få fram bästa möjliga metoder för att pröva hur säkerheten skall kunna höjas. Uttalandet i motionen om att järnvägsfordon till stor del skulle vara opåverkade av erfarenheterna av skadebegränsningar vid inverkan av yttre våld förväntas i högsta grad. All erfarenhet och olycksstatistik visar tvärtom att järnvägarna på många sätt tillvaratagit möjligheterna att förbättra säkerheten, och då i första hand satsat på att kunna *förhindra olyckor*. Även möjligheterna att begränsa effekterna av en inträffad olycka har tillvaratagits ganska väl. Järnvägsmaterial har dock lång livslängd, vilket gör att den inbyggda säkerheten i fordon tillverkade vid olika tidpunkter kan variera. Äldre järnvägsfordon har dock oftast en hög säkerhetsstandard jämfört med t. ex. vägfordon. För de planerade snabbtågen har som säkerhetsmål angetts att tåget minst skall uppfylla de säkerhetskrav som gäller för nuvarande tågtrafik i Sverige. Dessutom skall strävan vara att tillgodogöra sig de säkerhetsförbättringar som kan uppnås under tiden fram till trafikens igångsättande. Kravspecifikationen för snabbtåget omfattar ett stort antal hårda säkerhetskrav, inte bara för fordonen utan även för de fasta

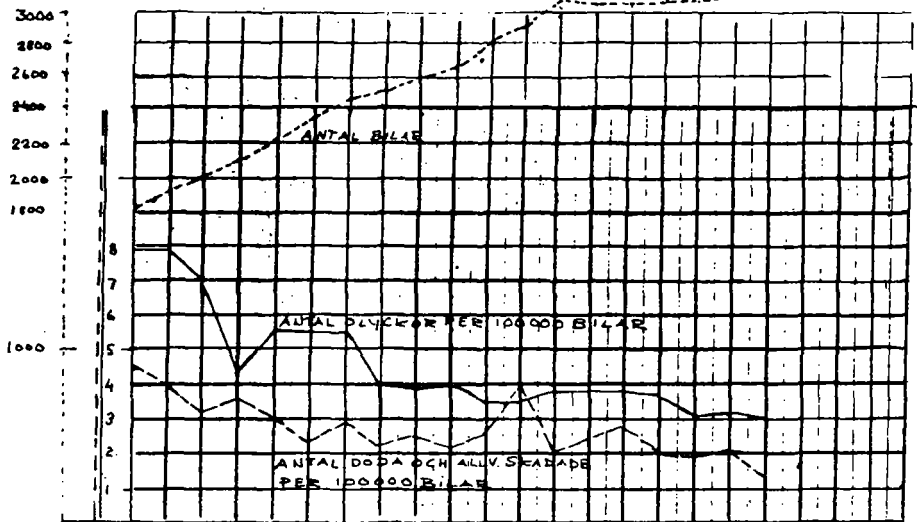
anläggningarna. Bl. a. har normer för skydd vid plankorsningar – i princip baserade på utländska erfarenheter – fastställts efter samråd med berörda personalorganisationer, vägverket och trafiksäkerhetsverket.

Vidare har som forskningsprojekt för VTI diskuterats en testning av den inre säkerheten, vilket bl. a. kan innebära t. ex. test av fastsättningsanordningar av stolar och fönster. Framtagning av s. k. hinderdetektorer för kontroll av att plankorsningar är fria från vägfordon pågår i samarbete med industrin.

Avslutningsvis vill vi understryka, att SJ hoppas på fortsatt och ökat stöd från statsmakterna för att ytterligare kunna förbättra trafiksäkerheten inte minst vid plankorsningar. Det vore t. ex. synnerligen angeläget att en lag stiftas som underlättar slopning av plankorsningar. Vi anser det däremot föga meningsfullt att ytterligare utreda frågor som redan har utretts ingående.

SJ TRAFIKSÄKERHETSENHET

OLYCKOR VID PLANKORSNINGAR



	64	65	66	67	68	69	70	71	72	73	74	75	76	77	78	79	80	81	82	83	84	85	
ANTAL BILAR I GOD-TAL	1810	1935	2033	2126	2228	2350	2446	2513	2604	2667	2709	2791	2860	2931	3002	3078	3177	3293	3445				
ANTAL OLYCKOR PER 10000 BILAR	7,9	7,2	7,0	4,3	5,1	5,4	5,4	4,0	3,9	4,0	3,5	3,5	3,8	3,9	3,8	3,7	3,1	3,2	3,0				
ANTAL DODA OCH ALLV SKADADE PER 10000 BILAR	4,5	4,0	3,2	3,6	3,0	2,3	2,9	2,2	2,5	2,2	2,7	3,0	2,1	2,4	2,8	2,0	1,9	2,1	1,3				

## INNEHÅLLSFÖRTECKNING

Sammanfattning .....	1
Motionerna .....	1
Utskottet .....	4
<b>1 Vägtrafikfrågor .....</b>	<b>5</b>
1.1 Förbudet att gå mot rött ljus .....	5
1.2 Rekommenderade hastighetsgränser .....	6
1.3 Användning av bilbälte i baksätet .....	7
1.4 Reflexer för gående .....	8
1.5 Klassificering av mobilkranar .....	8
1.6 Beslutanderätt beträffande väjningsplikt och stopplikt .....	9
1.7 Samordning av lokala trafikföreskrifter m. m. ....	10
1.8 Stannande och parkering för sjuka och rörelsehindrade ...	11
<b>2 Körkortsfrågor .....</b>	<b>12</b>
2.1 Behörighet att framföra tung motorcykel, m. m. ....	12
2.2 Hälsokontroller av vissa körkortshavare .....	14
2.3 Spärrtidens början vid körkortsåterkallelse .....	15
2.4 Godkännande av läromedel för förarutbildningen .....	16
<b>3 Fordonsfrågor .....</b>	<b>17</b>
3.1 Enhetliga lås på bilbälten .....	17
3.2 Bilbälten i bussar .....	18
3.3 Stänkskydd på personbilar .....	19
3.4 Nödutgång i skolbuss .....	19
3.5 Reflexanordningar på cykel .....	20
3.6 Kontrollbesiktning av brandfordon .....	20
<b>4 Bilregisterfrågor .....</b>	<b>21</b>
4.1 Registrering av fordon på minderåriga personer .....	21
4.2 Kontroll av åtkomsten till fordon vid registrering av ägarby- te .....	23
4.3 Uppgifter om kreditköp i bilregistret .....	24
<b>5 Vägmarkesfrågor m. m. ....</b>	<b>24</b>
5.1 Förenklingar av vägutmärkningssystemet m. m. ....	24
5.2 Säkerhetsanordningar i plankorsningar m. m. ....	26
<b>6 Övriga trafiksäkerhetsfrågor .....</b>	<b>27</b>
6.1 Förbud mot anläggande av s. k. väggupp .....	27
6.2 Tillståndsgivningen beträffande skyltning vid väg .....	28
6.3 Samlade uppgifter om trafiksäkerhetsforskningen .....	29
6.4 Information om utbildning om första hjälpen vid trafik- olyckor .....	29
<b>7 Hemställan .....</b>	<b>30</b>
<b>Reservation .....</b>	<b>32</b>
<b>Särskilda yttranden .....</b>	<b>33</b>

*Bilaga*

Promemoria den 24 maj 1984 av SJ angående personskador i  
anslutning till järnvägstrafik ..... 34