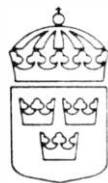


Motion till riksdagen

1987/88:T2

av Hans Nyhage (m)

med anledning av prop. 1987/88:33 om säkerheten
för barn i bil m. m.



Mot.
1987/88
T2-4

I proposition 1987/88:33 om säkerheten för barn i trafik m. m. behandlas – förutom frågan om att också barn under 15 år skall omfattas av krav på användning av bilbälte eller särskild skyddsanordning – även frågan om stoppliktt vid stillastående skolskjuts. En arbetsgrupp inom kommunikationsdepartementet, som haft till uppgift att se över olika frågor rörande barns säkerhet i bil, har kommit till slutsatsen att dylik stoppliktt ej bör införas. Föredragande statsråd delar arbetsgruppens bedömning och framlägger således inget annat förslag i ärendet.

Den angivna arbetsgruppen anför att stoppliktt för annan trafik vid stillastående skolskjuts bör innebära en minskning av olycksrisken för de elever som rusar ut på vägen i närheten av ett skolskjutsfordon. Trots detta har gruppen ej föreslagit någon åtgärd. Som skäl härför åberopas bl. a. att barnen bör lära sig ett beteende oavsett vilket fordon de åker i – stoppliktt vid stillastående skolskjuts skulle skapa en falsk säkerhet för dem, en säkerhet som ej finns, då de åker med andra fordon. Vidare skulle trafikrytmen störas genom att köbildning skulle uppstå med anledning av stopplikten. Antalet omkörningar av skolskjutsar i rörelse skulle också öka, enligt arbetsgruppens mening, med minskad trafiksäkerhet som följd.

Av propositionen framgår att under perioden 1980–1985 har nio barn omkommit vid skolskjutsning. Sex av dessa har dödats i samband med kollisioner, medan övriga tre har dödats i samband med på- och avstigning. En tredjedel av de olyckor som lett till döden har alltså ägt rum på detta senare angivna sätt, vilket rimligen måste ge anledning till krav på särskilda åtgärder.

Några uppgifter om hur många barn som skadats i samband med på- och avstigning av skolskjuts föreligger inte. Tvyärt torde antalet olycksfall vara stort med mer eller mindre lemlästade barn som följd. Under alla omständigheter är antalet tillbud så många att det är helt nödvändigt med särskilda insatser för att söka begränsa riskerna. Åtgärder av skilda slag måste vidtas – en av dem är att införa stoppliktt vid stillastående skolskjuts.

De skäl arbetsgruppen anför för sitt nej till stopplikten är enligt min mening inte särskilt övertygande. Det beteende som skall inpräntas i barnens medvetande är givetvis att de alltid skall vara uppmärksamma i samband med att de stiger på eller av ett fordon. Det är främst målsmännens och skolornas uppgift att se till att eleverna bibringas detta beteende – en uppgift som inte minskar i betydelse av att stopplikten införs.

Nackdelarna med störd trafikrytm på grund av stopplikten borde vara lätt

överkomliga för alla mot bakgrund av att plikten att stanna kan rädda liv. I åtskilliga fall torde för övrigt ingen köbildning alls uppstå, eftersom skolskjutsarna till betydande delar trafikerar ren landsbygd. Men just den glesa trafiken kan invägga barnen i säkerhet att ingen bil kommer, vilket stärker kravet på stopplikt.

Systemet med stopplikt har med framgång prövats i andra länder. Eftersom skälen för enligt min uppfattning väger tyngre än skälen emot, anser jag att riksdagen skall besluta att stopplikt vid stillastående skolskjuts skall införas.

Det bör ankomma på vederbörande utskott att utforma erforderlig lagtext.

Hemställan

Med anledning av vad ovan anförts hemställs

att riksdagen beslutar att stopplikt vid stillastående skolskjuts införas fr. o. m. den 1 april 1988.

Stockholm den 3 november 1987

Hans Nyhage (m)