

Nr 972

av herr Zachrisson m. fl.
om ändrade trafikföreskrifter för busstrafiken.

Olycksrisker uppstår mycket ofta i tätortstrafiken i samband med att bussar i kollektiv trafik skall köra ut från hållplatserna. Anledningen är att bussförarna tvingas till stora risktaganden för att utan ytterligare ökade väntetider kunna komma ut i den löpande fordonsströmmen. Särskilt vid relativt tät och snabb trafik medför bussarnas försök att falla in i fordonsströmmen risker för kollisioner med bakifrån kommande fordon eller att dessa i samband med undanmanövrer kolliderar med andra fordon i samma eller mötande körriktning. — I yttrande över nordisk vägtrafikkommittés (NVK) förslag till nya gemensamma nordiska trafikregler (NU 1966: 2 och 3) har kollektivtrafikföreningarna i de nordiska länderna föreslagit införande av en bestämmelse att övriga, bakifrån kommande fordon skall lämna företräde åt buss i linjetrafik, då föraren med körriktningssvisaren anger att bussen skall köra ut från hållplats. NVK bearbetar för närvarande de i de nordiska länderna avgivna remissvaren, men när ett nytt förslag från kommittén kan väntas är ovisst.

Enligt den i Wien hösten 1968 antagna och för Sveriges del undertecknade internationella FN-konventionen om vägtrafikregler rekommenderar de fördragsslutande parterna att i nationella lagstiftningar föreskriva företrädesrätt för bussar vid utkörningen från hållplats, dock med begränsning till tätbebyggt område (artikel 15).

För att förbättra framkomligheten för biltrafiken har det blivit nödvändigt att i våra städer i allt större utsträckning enkelriktade gator. Sådana enkelriktningar medför för kollektivtrafiken nackdelar genom att bussarnas hållplatser i de olika körriktningarna kommer att ligga på olika gator. Detta förhållande medför naturligtvis svårigheter och i vissa fall ökade gångvägar för busspassagerarna. Tidigare har nämnts att reserverade körfält ökar framkomligheten för busstrafiken med ökad regularitet och därmed ökat sittplatsutbud som följd. På enkelriktade gator kan man genom att *bibehålla gatan dubbelriktad för busstrafiken* med reser-

verat körfält i ena eller båda riktningarna lösa både problemet med hållplatsernas läge och framkomlighetsproblemen. Denna lösning har med mycket gott resultat tillämpats i ett flertal europeiska städer. Mest utvecklat är systemet i Rom och Paris, men samma lösning används även i t. ex. Milano, Marseille och London. Denna fråga måste lösas genom lokala trafikföreskrifter. Det är dock önskvärt att statsmakterna i den mån trafikleder där denna lösning kan vara aktuell i underlaget för statsbidragsgivningen inräknar de särskilda trafikordningar — målningar och vägmärken — som är erforderliga. Vidare kan ifrågasättas om inte statsmakterna — t. ex. genom statens trafiksäkerhetsverk — snarast bör utfärda erforderliga rekommendationer och anvisningar för denna lösning av för busstrafiken väsentliga problem.

Vi hemställer

att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t ger till känna vad som anförts i motionen beträffande trafikföreskrifter.

Stockholm den 27 januari 1971

BERTIL ZACHRISSON (s) ANITA GRADIN (s)

MATS HELLSTRÖM (s)