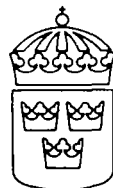


Trafikutskottets betänkande

1985/86:1

om trafiksäkerhet och trafikföreskrifter m. m.



TU
1985/86:1

Sammanfattning

I betänkandet behandlas motionsyrkanden 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 motionsyrkandena i följande huvudavsnitt i utskottets yttrande, nämligen Vägtrafikfrågor, Körkortsfrågor, Fordonsfrågor, Bilregisterfrågor, Vägmarkesfrågor m. m. samt Övriga trafiksäkerhetsfrågor. De frågor som tas upp i motionerna framgår av rubriker inom de olika huvudavsnitten.

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

M-ledamöterna reserverar sig mot utskottsmajoritetens beslut att avstyrka motionsyrkanden om dels en översyn av hastighetsgränserna syftande bl. a. till undersökning av möjligheterna att höja dessa under bibehållande av god trafiksäkerhet (res. nr 1), dels en översyn av nuvarande ordning med kontrollbesiktning av bilar syftande till viss förlängning av tidsmellanrummen mellan kontrollbesiktningarna m. m. (res. nr 2).

Vkp-ledamöten reserverar sig mot utskottsmajoritetens beslut beträffande ett motionsyrkande om en säkrare trafikmiljö för barnen (res. nr 3).

Vidare fogar m-ledamöterna vid betänkandet ett särskilt yttrande i fråga om en "ungdomsbil", som för unga personer skulle utgöra ett alternativ till den s. k. A-traktorn.

Motionerna

1984/85:386 av Birgitta Rydle (m) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförts om behovet av upplysningsskyltning om lokalradiofrekvenser längs våra huvudvägar.

1984/85:441 av Rune Torwald och Ivar Franzén (båda c) vari yrkas att riksdagen beslutar att hos regeringen hemställa att trafiksäkerhetsverket (TSV) och styrelsen för teknisk utveckling (STU) får i uppdrag att verka för bättre belysning på våra cyklar enligt de riktlinjer som redovisas i motionen.

1984/85:527 av Marianne Karlsson (c) vari yrkas att riksdagen som sin

1

mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförs om varnings-
skyltar för handikappade bilister.

1984/85:530 av Hans Pettersson i Helsingborg och Bengt Silfverstrand
(båda s) vari yrkas att riksdagen som sin mening uttalar att bestämmelserna
om stänklappar på personbilar återinförs.

1984/85:554 av Ulla Tillander (c) vari yrkas att riksdagen som sin mening
ger regeringen till känna vad som i motionen anförs om bevarande av bilbe-
siktningens protokoll.

1984/85:624 av Ingvar Johnsson och Wivi-Anne Radesjö (båda s) vari
yrkas att riksdagen hos regeringen begär förslag till lagstiftning om gene-
rellt användande av bilbälte.

1984/85:625 av Anita Modin och Barbro Evermo (båda s) vari yrkas att
riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen
anförs beträffande en förändring av nuvarande trafiklärarutbildning i syfte
att ett reellt förslag skall komma så snart möjligt är.

1984/85:627 av Sten Svensson (m) vari yrkas att riksdagen beslutar att som
sin mening ge regeringen till känna vad som i motionen anförs om angelä-
genheten av att initiera åtgärder för att åstadkomma besparingar av stats-
medel genom förenklingar av vägutmärkningssystemet.

1984/85:628 av Rune Torwald och Gösta Andersson (båda c) vari yrkas att
riksdagen upphäver det i riksdagsskrivelse 1981/82:231 redovisade beslutet
om obligatorisk registrering av mopeder.

1984/85:736 av Sven Henricsson (vpk) vari yrkas att riksdagen beslutar som
sin mening ge regeringen till känna vad som i motionen anförs om kvälls-
öppet vid Svensk Bilprovning.

1984/85:739 av Eva Hjelmström (vpk) vari yrkas att riksdagen uttalar sig
för en allmän översyn av trafikmiljön bl. a. i syfte att minska privatbilismen
särskilt i tätortsområden, varvid barnens intressen av en säker trafikmiljö
beaktas.

1984/85:874 av tredje vice talman Karl Erik Eriksson (fp) vari yrkas att
riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen
anförs angående översyn av gällande lagstiftning för A-traktorer.

1984/85:1050 av Gunilla André och Rosa Östh (båda c) vari yrkas att riks-
dagen beslutar hos regeringen begära förslag om sådan ändring av vägtra-
fikungörelsen att trafiksignal vid övergångsställe för gående (s. k. röd gub-
be) inte skall vara en straffsanktionerad regel.

1984/85:1060 av Rune Jonsson m. fl. (s) vari yrkas att riksdagen hos rege-
ringen anhåller om förslag till ändring i bestämmelserna om registrering av
bil i enlighet med vad som i motionen anförs.

1984/85:1064 av Erik Olsson och Tore Nilsson (båda m) vari yrkas att
riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som anförs i motio-
nen om åtgärder i syfte att förbättra trafiksäkerheten.

1984/85:1071 av Allan Åkerlind (m) vari 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.

1984/85:1373 av Bengt Lindqvist (s) vari yrkas att riksdagen hos regeringen anhåller om en översyn av lagstiftningen, så att skyddet för utsatta trafikantgrupper förstärks, och därigenom medverkar till en säkrare miljö för dessa grupper.

1984/85:1379 av Magnus Persson (s) vari yrkas att riksdagen hos regeringen begär en översyn av reglerna för A-traktorer.

1984/85:1384 av Håkan Stjernlöf (m) vari yrkas att riksdagen hos regeringen begär anvisningar beträffande obligatorisk ABC-utbildning för körkortsaspiranter.

1984/85:1537 av Elis Andersson (c) vari yrkas att riksdagen hos regeringen begär att bärgningsbilar får använda det blå ljuset vid bärgning.

1984/85:1953 av Karin Andersson (c) vari yrkas att riksdagen begär att regeringen lägger fram förslag till lagstiftning om obligatorisk användning av reflexer för fotgängare i mörker.

1984/85:1957 av Bo Finnkvist (s) vari yrkas att riksdagen hos regeringen begär att 75 § vägtrafikkungörelsen upphävs.

1984/85:1970 av Linnea Hörlén och Olle Grahn (båda fp) vari yrkas, såvitt nu är i fråga (yrkandena 1 och 3),

1. att riksdagen av regeringen begär åtgärder för att intensifiera kampanjen mot rattonykterhet,

3. att riksdagen begär att regeringen låter genomföra en kampanj för användning av bilbälte i bilarnas baksäten.

1984/85:1972 av Larz Johansson (c) vari yrkas att riksdagen hos regeringen begär förslag till ett återkommande körkortsprov vart tionde år.

1984/85:1996 av Allan Åkerlind (m) vari yrkas att riksdagen beslutar att för nya bilar första kontrollbesiktning skall ske efter tre år och följande kontrollbesiktning vartannat år.

1984/85:2548 av Karin Ahrland (fp) vari yrkas att riksdagen beslutar som sin mening ge regeringen till känna vad som i motionen anförs om bättre säkerhet för barn i trafiken.

1984/85:2550 av Sten Andersson i Malmö (m) vari yrkas att riksdagen hos regeringen begär utredning om en körkortsklass för ungdomsbil i enlighet med vad som anförs i motionen.

1984/85:2564 av Göthe Knutson och Gullan Lindblad (båda m) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförs om förändring av vägtrafikkungörelsen.

1984/85:2565 av Wiggo Komstedt (m) vari yrkas att riksdagen uttalar att

tillämpningen av 29 § körkortslagen utsträcks så, att länsstyrelserna får möjlighet att utfärda traktorkort till 15-åringar inte bara vad gäller barn till lantbrukare utan också vad gäller barn till andra yrkesutövare med behov av medhjälpare med traktorkort.

1984/85:2569 av Arne Nygren (s) vari yrkas att riksdagen hos regeringen begär att frågan om personskaderisker i anslutning till järnvägstrafiken och då särskilt genom kollisioner i plankorsningar samt åtgärder i anledning därav skyndsamt utreds, varvid riskerna för vägtrafikanter och tågresande vid ökade tåghastigheter särskilt bör uppmärksammas.

1984/85:2573 av Karin Söder m. fl. (c) vari yrkas att riksdagen beslutar hos regeringen begära att åtgärder vidtas för införande av sådana regler att typbesiktning också kommer att gälla handreglage för handikappbilar.

1984/85:2574 av Alf Wennerfors (m) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförs om att det vid framförande av "folkoppe" (moped II) inte skall föreligga skyldighet att använda hjälm.

1984/85:2812 av Rolf Clarkson m. fl. (m) vari yrkas, såvitt nu är i fråga (yrkandena 2 och 3),

2. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförs om en översyn av reglerna för provning av motorfordon,
3. att riksdagen hos regeringen begär en översyn av hastighetsgränserna för motorfordon i enlighet med vad som anförs i motionen.

Utskottet

Samtliga förslag som behandlas i detta betänkande har framförts i motioner som väcktes under den allmänna motionstiden vid 1984/85 års riksmöte, dvs. i januari i år.

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

Vid behandlingen av motionsyrkandena används följande förkortningar för de i sammanhanget aktuella författningarna, nämligen VTK för vägtrafikkungörelsen (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 vägmarkesförordningen (1978:1001).

Inledningsvis får nämnas att en översyn av vägtrafiklagstiftningen — som satts i gång inom kommunikationsdepartementet mot bakgrund bl. a. av en framställning av trafiksäkerhetsverket (TSV) — har lett till att regeringen i maj i år beslutat om ett flertal ändringar i VTK, som skall träda i kraft den 1 april 1986. Ändringarna har redovisats i förordning (1985:380) om ändring i VTK, som även innehåller omtryck av de delar av VTK som ej ändras. Ändringarna innebär i korthet att bestämmelserna i VTK anpassas

till dagens trafikförhållanden — t. ex. i fråga om färd på vägrenen — att länsstyrelsernas uppgifter enligt VTK minskar och att språket i VTK moderniseras. Översynen fortsätter i vad avser ansvarsbestämmelserna i VTK m. m.

Utskottet vill här även erinra om de mål för trafiksäkerhetsarbetet på nationell nivå som föreslogs i proposition 1981/82:81 om riktlinjer för det framtida trafiksäkerhetsarbetet m. m. (trafiksäkerhetspropositionen) och som riksdagen godkände under våren 1982 (TU 1981/82:19 och 26, rskr. 1981/82:231). Mot bakgrund av den minskning av antalet trafikolyckor som inträffat under senare år och angelägenheten av att denna gynnsamma utveckling inte fick brytas angavs i trafiksäkerhetspropositionen som en första målsättning för arbetet med att öka trafiksäkerheten att antalet dödade och skadade i trafiken fortlöpande skulle minskas. Då antalet olyckor för en viss trafikantgrupp måste sättas i relation till den omfattning vari dessa trafikanter förekom i trafiken och därmed löpte risk att dödas eller skadas angavs som en andra målsättning att dessa risker fortlöpande skulle minskas och att detta skulle gälla för varje grupp av trafikanter. Med hänsyn till angelägenheten att öka trafiksäkerheten särskilt för de oskyddade trafikanterna, som löpte större risk än de skyddade, och till att en utjämning av dessa risker borde eftersträvas angavs som en tredje målsättning att risken att dödas och skadas i trafiken skulle minskas i högre grad för de oskyddade trafikanterna än för de skyddade. Det underströks att även barns och handikappades trafiksäkerhet skulle särskilt beaktas.

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 1984/85:1050 (c) begärs förslag till ändring i VTK av innebörd att den särskilda straffsanktionen för överträdelse av förbudet att gå mot rött ljus skall upphävas. Rött ljus bör enligt motionärerna vara en rekommendation att inte gå i stället för ett straffsanktionerat förbud att gå. Motionärerna framhåller bl. a. att lagar skall kännas angelägna och meningsfulla. Förbudet att gå mot rött ljus är enligt motionärerna inte meningsfullt i det fall då något fordon inte finns inom synhåll.

Med anledning av ett uppdrag av regeringen år 1983 redovisade riksåklagaren år 1984 i promemorian "Överträdelse i trafiken. Förslag till avkriminalisering och andra förändringar i trafiklagstiftningen" överväganden angående bl. a. sanktionen för att gå mot rött ljus. Riksåklagaren påpekade bl. a. att det från åklagar- och domarhåll hade föreslagits att straffsanktionen för att gå mot rött ljus m. fl. förseelser skulle tas bort och att detta m. fl. exempel väl torde åskådliggöra fall där straffsanktionen kunde ifrågasättas. Riks-

åklagarens förslag övervägs i anslutning till den ovannämnda översynen inom kommunikationsdepartementet av ansvarsbestämmelserna i VTK m. m.

Utskottet behandlade under förra riksmötet i betänkande TU 1984/85:3 (s. 5 och 6) ett motionsförslag som var likartat med det här aktuella. Utskottet redogjorde i betänkandet för riksåklagarens förslag m. m.. Utskottet påpekade att utskottet tidigare — senast i betänkandet TU 1981/82:19 — hade motsatt sig att straffet för att gå mot rött ljus skulle upphävas men att det då gällt ett enstaka ingrepp i sanktionssystemet i VTK. I och med att frågan om straff för att gå mot rött ljus genom översynen i kommunikationsdepartementet hade innefattats i en övergripande prövning av sanktionssystemet i vägtrafiklagstiftningen hade enligt utskottet frågan kommit i ett annat läge och borde prövas förutsättningslöst. Med hänsyn till de förutskickade övervägandena inom kommunikationsdepartementet beträffande bl. a. frågan om straff för att gå mot rött ljus var enligt utskottets mening något riksdagens initiativ med anledning av det då aktuella motionsförslaget inte erforderligt.

Vad utskottet sålunda anförde gäller även beträffande det nu aktuella motionsförslaget. Motion 1984/85:1050 (c) bör därför lämnas utan åtgärd.

1.2 Hastighetsgränser för fordon

Enligt 64 § VTK får fordons hastighet ej överstiga 50 km/tim inom tätbebyggt område. Utom tätbebyggt område får fordon enligt 65 § VTK inte föras med högre hastighet än 70 km/tim (bashastighet). TSV får dock föreskriva att högsta tillåtna hastighet skall vara 90 eller 110 km/tim. Speciella hastighetsbegränsningar finns enligt 66 och 67 §§ VTK för vissa slag av fordon och fordonskombinationer. Särskilda föreskrifter om färdhastighet kan meddelas genom lokala trafikföreskrifter. Den som överskrider högsta tillåtna färdhastighet döms enligt 164 § VTK till böter.

I tre motioner tas upp frågor om hastighetsgränserna.

I motion 1984/85:2812 (m) framhålls bl. a. att standarden på vägarna, på väghållningen och på bilarna har höjts och att detta motiverar en höjning av hastighetsgränserna. Motionärerna begär (yrkande 3) en översyn av hastighetsgränserna för motorfordon varvid man bör undersöka möjligheterna att höja hastighetsgränserna under bibehållande av god trafiksäkerhet.

I motion 1984/85:1071 (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 för närvarande utan mera kunna ägna sig åt själva körningen. Överskridande av rekommenderad hastighet skall dock enligt motionären beivras om en olycka har hänt.

I motion 1984/85:2548 (fp) anförts bl. a. att invånarna i tätorternas bostadsområden, där det finns många barn, ofta önskar en hastighetsbegräns-

ning till 30 eller 40 km/tim men möts av oförståelse från myndigheternas sida. Myndigheterna åberopar enligt motionären anvisningar av TSV, som sägs mena att man inte skall fastställa hastighetsgräns så lågt att den inbjuder till överträdelse i stället för respekt. I här aktuell del av motionen begärs att regeringen skall ge TSV i uppdrag att genom hastighetsbegränsningar göra ytterligare insatser för barns trafiksäkerhet.

Trafiksäkerhetsutredningen (K 1973:07), vars förslag låg till grund för förslagen i trafiksäkerhetspropositionen, visade på olika sätt det starka samband som råder mellan höga hastigheter och hög olycksfrekvens. Bl. a. redovisade utredningen — i betänkandet (Ds K 1980:6) Trafiksäkerhet — problem och åtgärder (s. 107) — beträffande den tidsperiod år 1979, då hastighetsgränsen 110 km/tim av energiskäl sänktes till 90 km/tim, att dödsolyckorna minskade med 52 %, olyckorna med svår personskada med 28 % och olyckorna med lindrig personskada med 19 %.

TSV beställde år 1984 av statens väg- och trafikinstitut (VTI) en undersökning rörande konsekvenserna av *ändrade hastighetsgränser*. Bl. a. skall VTI undersöka om en höjning eller sänkning av hastighetsgränserna medför ökad trafiksäkerhet. VTI beräknas komma att avge en rapport om undersökningen före årsskiftet 1985-1986.

Erfarenheterna av hastighetsbegränsningarna har enligt utskottets mening visat att de bidrar till att minska antalet dödade och skadade i trafiken. Hastighetsbegränsningar torde med hänsyn härtill få anses vara allmänt accepterade. Mot denna bakgrund och då f. ö. konsekvenserna av ändrade hastighetsgränser för närvarande undersöks bör enligt utskottets mening någon höjning av hastighetsgränserna inte nu övervägas. Utskottet avstyrker därför förslaget i motion 1984/85:2812 (m) yrkande 3 om en översyn som skall syfta till en höjning av hastighetsgränserna.

Utskottet har vid flera tillfällen — senast i betänkandet TU 1984/85:3 (s. 6 och 7) — behandlat sådana motionsförslag om *rekommenderade hastighetsgränser* som framförs i motion 1984/85:1071 (m). 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 härtill avstyrker utskottet den nu aktuella motionen.

TSV har bl. a. utfärdat ”Regler om *lokala trafikföreskrifter om färdhastighet*” (TSVFS 1983:53) samt ”Regler om särskild hastighetsbegränsning till 30 km/tim” (TSVFS 1981:90). Enligt den förstnämnda författningen är 30 km/tim den hastighetsgräns som får föreskrivas om hastighetsgränsen skall vara lägre än 50 km/tim. I den sistnämnda författningen föreskrivs bl. a. att — om hastighetsbegränsning till 30 km/tim aktualiseras som en isolerad åtgärd — det bör övervägas om det är möjligt att helt eller delvis uppnå motsvarande förbättring av trafiksäkerhetsstandarden genom trafikreglerande och/eller andra åtgärder. Härefter anges exempel på sådana åtgärder. TSV anför avslutningsvis att ett verkningsfullt sätt att förbättra trafiksäkerhetsstandarden i ett område, där angelägen hastighetsbegränsning

inte bedöms kunna uppnås på annat sätt, kan vara anordnandet av gupp, sidoförskjutning, särskild avsmalning eller andra hastighetsbegränsande anordningar. I sådana fall är det enligt TSV:s regler motiverat att införa särskild hastighetsbegränsning till 30 km/tim.

I den år 1982 utgivna skriften Farthinder i bostadsområden (rapport nr 4) har TSV gett information om metoder att trafiksanera det lokala gatunätet i en tätort med farthinder. TSV vänder sig med skriften i första hand till väghållare och övriga trafiksäkerhetsansvariga inom kommunerna.

TSV:s ovannämnda författningar och skrift tillgodoser enligt utskottets mening den i motion 1984/85:2548 (fp) önskade vägledning från TSV:s sida för det lokala arbetet med att begränsa fordonens hastighet i bostadsområden. Utskottet vill understryka angelägenheten av att man inte bara med hastighetsgränser o. d. utan även på annat sätt försöker minska riskerna för att barnen i bostadsområdena skall skadas genom fordonstrafik.

Med hänsyn till det anförda bör motion 1984/85:2548 (fp) i här aktuell del inte föranleda någon åtgärd av riksdagen.

1.3 Förhindrande av obehörig användning av motordrivna fordon

Enligt 75 § första stycket VTK skall föraren, när fordon stannats eller parkerats, vidta sådana åtgärder att fordonet hindras att komma i gång av sig självt. Enligt andra stycket i samma paragraf skall förare av motordrivet fordon även vidta lämpliga åtgärder för att förhindra att fordonet obehörigen brukas av annan. I tredje stycket i paragrafen är föreskrivet att fordons dörr ej får öppnas. Ej heller får på- eller avstigning eller på- eller avlastning ske på sådant sätt att fara eller onödig olägenhet uppstår. Den som bryter mot 75 § VTK döms enligt 164 § första stycket 5 VTK till böter.

I motion 1984/85:1957 (s) vänder sig motionären mot att underlåtenhet att förhindra obehörig användning av motordrivet fordon skall kunna leda till straff. Motionären framhåller bl. a. att den som blivit utsatt för bilstöld till följd av att han glömt låsa bilen eller avlägsna tändningsnyckeln, i vissa fall drabbas av hårdare påföljder än den som tagit bilen, då han drabbas dels av bötesstraff, dels av högre självrisk på bilförsäkringen om bilen skadas. Motionären yrkar att riksdagen hos regeringen skall begära att 75 § VTK upphävs. Av motiveringen i motionen att döma torde emellertid motionärens önskan vara att regeringen skall upphäva bestämmelsen i 164 § VTK om ansvar för underlåtenhet att förhindra att ett motordrivet fordon, som stannats eller parkerats, brukas av annan.

Utskottet avstyrkte i betänkandet TU 1983/84:1 ett motionsförslag som var likartat med det nu aktuella. Härvid erinrade utskottet om att bestämmelserna hade tillkommit på grund av trafiksäkerhetsmässiga överväganden och påpekade därvid att biltillgrepp i många fall begås av personer som också gör sig skyldiga till trafikbrott såsom olovlig körning, rattfylleri och grov vårdslöshet i trafik. Utskottet erinrade vidare om att Europarådets ministerkommitté enhälligt hade antagit en resolution om förhindrande av

obehörig användning av motorfordon. Av inledningen till denna framgick bl. a. att varje fordonsägare borde söka medverka till att minska fordonstillgrepp genom lämpliga åtgärder som t. ex. att låsa fordonet och avlägsna tändningsnyckeln.

I detta sammanhang kan också nämnas vikten av att hindra exempelvis minderåriga att komma in i ett fordon och att undvika därmed förenade olycksrisker.

Sanktionen för underlåtenhet att förhindra obehörig användning av motordrivet fordon bör mot bakgrund av det anförda finnas kvar. Utskottet avstyrker således motion 1984/85:1957 (s).

1.4 Särskild hänsyn mot handikappade m. fl. i trafiken

Enligt 81 § VTK skall förare av fordon visa särskild hänsyn mot barn, åldringar och skolpatruller samt personer som enligt vad som framgår av särskilt kännetecken eller annan omständighet lider av nedsatt syn eller hörsel eller annat handikapp eller sjukdom som är till men för dem i trafiken. Någon till 81 § knuten ansvarsbestämmelse finns dock inte i VTK. Uppfyller fordonsförare inte de förpliktelser som 81 § VTK lägger på honom kan emellertid bestämmelserna om ansvar för vårdslöshet i trafik i lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott (trafikbrottslagen) vara tillämpliga. Enligt 1 § första stycket denna lag gäller bl. a. att om vägtrafikanter brister i den omsorg och varsamhet, som till förekommande av trafikolycka betingas av omständigheterna, och oaktsamheten ej är ringa, skall han dömas för vårdslöshet i trafik till böter. Enligt andra stycket i paragrafen gäller bl. a. att om någon vid förande av motordrivet fordon ådagalägger grov oaktsamhet eller visar uppenbar likgiltighet för andra människors liv eller egendom, skall han dömas för grov vårdslöshet i trafik till fängelse i högst två år.

Mot bakgrund av den rättsliga bedömningen av en trafikolycka, då en cyklist körde på en synskadad persons ledarhund, framhålls i motion 1984/85:1373 (s) att oaktsamhet som visas trafikantgrupper som är särskilt utsatta i trafiken aldrig får betraktas som ringa. Oaktsamhet mot personer tillhörande dessa trafikantgrupper bör således enligt motionären i princip medföra straff för vårdslöshet i trafik. Motionären begär en översyn av lagstiftningen så att skyddet för utsatta trafikantgrupper förstärks och lagstiftningen därigenom medverkar till en säkrare miljö för dessa grupper.

I överensstämmelse med de inledningsvis nämnda målen för trafiksäkerhetsarbetet skall de oskyddade trafikanterna utgöra en prioriterad grupp när det gäller arbetet med att öka säkerheten i trafiken. De ändringar i VTK som skall träda i kraft den 1 april nästa år innebär bl. a. också en ökning av skyddet för gående.

Den omständigheten att de som drabbas av oaktsamhet i trafiken och tillhör någon av de i 81 § VTK nämnda grupperna bör enligt utskottets mening ingå som ett av flera element i den allmänna bedömningen om det är fråga om straffbar vårdslöshet eller inte. Att särbehandla just en sådan

situation bör enligt utskottets mening inte komma i fråga. Motionen bör därför icke föranleda någon riksdagens åtgärd.

TU 1985/86:1

1.5 Användning av larmlyktor på bärgningsbilar

Enligt 12 § VTK får förare av utryckningsfordon i trängande fall påkalla fri väg för fordonet och skall för detta ändamål avge ljud- och ljussignaler med föreskrivna larmanordningar. Larmanordningar i form av ljudanordningar och lykta — som enligt föreskrifter av TSV skall avge blått ljus — skall enligt 11 och 14 §§ FDK finnas på utryckningsfordon men får ej finnas på annat fordon. Som utryckningsfordon får enligt 15 § BRK bl. a. registreras ambulanser och brandbilar.

Enligt 99 § VTK får lyktor som avger organgegult ljus och som är särskilt anordnade som varningsanordningar användas i den utsträckning som TSV föreskriver. TSV har bl. a. föreskrivit att varningslykta får användas på fordon i väghållningsarbete eller liknande arbete om fordonet genom sin plats på vägen eller genom dess förande utgör hinder eller fara för övrig trafik. På motsvarande sätt får varningslykta användas på fordon vid bärgning av fordon och transport av bärgat fordon eller därmed jämförligt arbete.

I motion 1984/85:1537 (c) begärs att bärgningsbilar skall få använda det blå ljuset vid bärgning. Motionären framhåller bl. a. att bärgningsbilarnas gula ljus vid bärgning har förväxlats med väghållningsfordonens gula ljus, vilket undermedvetet har minskat respekten hos trafikanter för det gula ljuset och lett till åtskilliga olyckstillbud vid bärgningar. Det blå blinkande ljuset varnar, säger motionären, på ett helt annat sätt än det gula och borde av den anledningen få utnyttjas även av bärgningsbilarna i samband med bärgningar.

Som framgår av ovan lämnad redogörelse för bestämmelser i VTK m. m. är användning av larmlykta ett hjälpmedel för att påkalla fri väg för ett utryckningsfordon medan användning av varningslykta syftar till att utmärka fara eller hinder för trafik. Mot denna bakgrund finns det enligt utskottets mening inte någon anledning till att bärgningsbilar som inte registrerats som utryckningsfordon skall få använda larmlykta.

Utskottet vill i detta sammanhang peka på att andra trafikanter också varnas för hinder m. m. i trafiken vid bärgningsarbete genom att s. k. varningstrianglar sätt ut. Bestämmelser om fall då sådana skall sättas ut finns i 79 § VTK.

Med hänsyn till det anförda avstyrker utskottet motionen.

1.6 Användning av bilbälte i baksätet m. m.

Den 1 januari 1975 infördes i VTK (117 a §) bestämmelser med krav på användning av bilbälte i framsätet på bil. Enligt nuvarande lydelse av bestämmelserna skall den som färdas i framsätet på en personbil, en lätt lastbil eller en buss på en sådan sittplats som är utrustad med bilbälte använda

bältet, om han fyllt 15 år och har en längd av minst 150 cm. Vissa undantag från kravet finns dock. Bl. a. behöver bilbälte inte användas av föraren i yrkesmässig trafik för personbefordran eller när det finns medicinska hinder enligt läkarintyg som har utfärdats före färden. Den som bryter mot bestämmelserna döms enligt 164 § första stycket 5 VTK till böter.

I motion 1984/85:1970 (fp) yrkande 3 begärs en kampanj för användning av bilbälte i bilarnas baksäten och i motion 1984/85:624 (s) begärs förslag till lagstiftningen om generellt användande av bilbälte. Bilbältenas skadereducerande effekt återopas i motionerna.

Kommunikationsministern aviserade den 15 maj 1984 — i svar på fråga (1983/84:524) i riksdagen om skyldighet för baksätesspassagerare att använda bilbälte — att en sådan skyldighet skulle komma att införas. Han framhöll dock att först och främst måste man förmå människorna att verkligen använda bilbältet i baksätet och därmed rädda liv.

Aktiviteterna för att stimulera användning av bilbälte i baksätet har enligt vad utskottet erfarit haft effekt. Före år 1980 var användningen av bilbälte i baksätet mycket låg — mindre än 5 %. Numera beräknas användningen i landsvägstrafik vara 15—20 % bland vuxna och 25—30 % bland barn.

I en framställning till regeringen i december 1984 har TSV föreslagit ändring av bl. a. 117 a § VTK innebärande sammanfattningsvis att ett generellt krav på att använda bilbälte i bil införs. Framställningen har remissbehandlats och bereds för närvarande i regeringskansliet. Enligt vad utskottet erfarit kommer förslag i frågan att föreläggas riksdagen inkom kort. I avvaktan på resultatet härav anser utskottet att motionerna 1984/85:1970 (fp) yrkande 3 och 1984/85:624 (s) kan lämnas utan åtgärd.

1.7 Skyddshjälm vid färd med moped klass II

I en ny paragraf (117 b §) i VTK infördes den 1 maj 1975 skyldighet för den som färdas med motorcykel att använda skyddshjälm, om han fyllt 15 år. Fr. o. m. den 1 september 1978 utsträcktes skyldigheten till att även avse färd med moped.

Genom en ändring i FDK fr. o. m. den 1 januari 1984 underlättades användningen av cyklar med hjälpmotor o. d. De fick bilda en särskild klass (klass II) bland mopeder med vissa lättnader i utrustningskraven i förhållande till övriga mopeder. Mopeder klass II definieras i FDK som tvåhjuliga mopeder som har en tjänstevikt, beräknad såsom för moped, av högst 60 kilogram och en kraftöverföring med högst två växlar eller med steglöst variabel utväxling. Mopeder klass I är andra mopeder. I samband med nämnda ändring i FDK ändrades 117 b § VTK så att skyddshjälm inte behöver användas när en moped framförs med tramp- eller vevanordning och avstängd motor.

Den som bryter mot 117 b § VTK döms enligt 164 § första stycket 5 VTK till böter.

I motion 1984/85:2574 (m) begärs att skyldigheten att använda skyddshjälm vid färd med moped klass II skall upphävas. Användning av skyddshjälm vid färd med detta slags mopeder bör enligt motionären vara frivillig. Motionären framhåller bl. a. att det främst är vuxna personer som använder mopeder klass II och att det är orealistiskt att av dem kräva användning av skyddshjälm vid t. ex. korta färder för inköp.

Utskottet är inte övertygat om att man bör slopa kravet på användning av skyddshjälm vid färd med moped klass II. Risken för att föraren skadas allvarligt vid en olycka med en sådan moped torde vara lika stor som vid en olycka med en moped klass I. Motionen avstyrks därför.

1.8 Reflexer för fotgängare

I motion 1984/85:1953 (c) begärs att bestämmelser införs om skyldighet för fotgängare att bära reflexer i mörker.

Utskottet behandlade senast i betänkandet TU 1984/85:3 (s. 8) ett motionsförslag som var likartat med det här aktuella.

Utskottet fann sig inte berett föreslå att lagstiftning skulle tillgripas i frågan och hänvisade därvid bl. a. de till tvivel på effekten av en lagstiftning som framförts av trafiksäkerhetsutredningen. Utredningen förordade informationsåtgärder för att stimulera användningen av reflexanordningar hos fotgängare. Med hänvisning till att det ankom på TSV att följa utvecklingen beträffande användning av reflexer för fotgängare m. fl. och att ta de initiativ som utvecklingen kunde föranleda avstyrkte utskottet motionsförslaget i fråga.

Vad utskottet sålunda anförde gäller även beträffande det nu aktuella förslaget. Utskottet avstyrker sålunda motion 1984/85:1953 (c).

2 Körkortsfrågor

2.1 Villkor för trafik med s. k. A-traktorer m. m.

I trafik finns två slag av till traktor ombyggda bilar, nämligen s. k. epatraktorer och s. k. A-traktorer.

I en kungörelse år 1940 (1940:440, den s. k. epatraktorkungörelsen) föreskrevs att automobil som ombyggts på visst sätt — nämligen i fråga om fjädringsanordning, axelavstånd och utväxlingsförhållande — skulle anses som motorredskap. Den dåtida fordonsklassen motorredskap omfattade fordon som numera klassificeras som traktorer eller som motorredskap. I en kungörelse år 1981 (1981:67) har regeringen föreskrivit att epatraktorkungörelsen fortfarande skall gälla i fråga om fordon som har undergått registreringsbesiktning före den 1 april 1975, att fordonen inte får framföras med högre hastighet än 30 km/tim och att de skall genomgå årlig kontrollbesiktning. Antalet kvarvarande epatraktorer uppgår till ca 1 700. De utgörs huvudsakligen av bilar av typen Volvo Duett som byggts om.

År 1969 meddelade TSV för första gången föreskrifter om ett alternativ för ombyggnad av bil till traktor eller motorredskap. Föreskrifterna har

senare ändrats i vissa avseenden. För alternativet, som i 1969 års föreskrifter kallades alternativ A (medan "epatraktoralternativet" kallades alternativ B), gäller att fordonet inte får kunna framföras med högre hastighet än 30 km/tim. Krav på ombyggnad i fråga om fjädringsanordning, axelavstånd och utväxlingsförhållande motsvarande dem som föreskrivits för "epatraktorer" gäller dock inte. För A-traktorer gäller inte heller något krav på årliga kontrollbesiktningar. Vanligen är det tunga lastbilar som byggs om till A-traktorer genom att flaket tas bort, en dragkrok monteras och motorn modifieras eller byts ut, så att högsta hastighet blir 30 km/tim. Antalet A-traktorer uppgick i februari i år till nära 7 000.

För att få föra traktor som är försedd med gummihjul eller motorredskap på väg räcker det enligt 4 § KKL med att ha traktorkort, som enligt 29 § KKL får utfärdas för den som har fyllt 16 år eller, om särskilda skäl föreligger, för den som har fyllt 15 år. För att få traktorkort behöver sökanden inte genomgå körprov.

I tre motioner tas upp frågor om kraven på A-traktorer och om behörigheten att föra sådana. Som bakgrund anges i motionerna bl. a. att A-traktorerna har blivit "ungdomsfordon" i stället för att användas i jordbruk. I två av motionerna påpekas vidare att svåra olyckor har inträffat med tunga A-traktorer, som förts av unga förare. Motionerna och yrkandena i dem är följande.

I motion 1984/85:874 (fp) begärs en översyn av gällande bestämmelser för framförande av A-traktorer. I motion 1984/85:1379 (s) begärs en översyn av bestämmelserna om A-traktorerna som skall syfta till att bestämmelserna överensstämmer med övrig lagstiftning på det trafiktekniska området. I motion 1984/85:2550 (m) slutligen begärs en utredning av möjligheterna att till skapa en särskild fordonsklass för en "ungdomsbil" som skall få vara byggd enligt samma principer som gäller för A-traktorer men få framföras med en hastighet av högst 40 eller 50 km/tim. Vidare bör enligt motionen utredas frågan om en särskild körkortsklass för behörighet att föra en sådan bil, därvid för körkortet skall krävas även körprov.

Frågor om traktorer och motorredskap har behandlats av TSV i en promemoria, Motorredskap, av år 1982, vilken överlämnats till kommunikationsdepartementet och där för närvarande bereds. I promemorian har TSV bl. a. föreslagit att i fortsättningen samma bestämmelser skall gälla för de nuvarande fordonsslagen traktorer och motorredskap, därvid fordonen skall benämnas motorredskap. Motorredskapen föreslås indelade — 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. I promemorian läggs förslag fram i fråga om bl. a. registrering, beskaffenhet, utrustning, kontroll, trafikregler och förarbehörighet för de föreslagna olika kategorierna motorredskap.

I ett svar den 8 februari i år — på interpellation 1984/85:85 om ändrad lagstiftning för A-traktorer — framhöll kommunikationsministern bl. a. att beredningen av frågorna om motorredskap även kommer att omfatta frågor om A-traktorer. I avvaktan på resultatet av den sålunda aviserade bered-

ningen av dessa frågor anser utskottet att de här aktuella motionerna bör avstyrkas.

2.2 Traktorkort för 15-åringar

Som nämnts i det föregående gäller enligt 29 § KKL att traktorkort får utfärdas endast för den som har fyllt 16 år eller, om särskilda skäl föreligger, för den som har fyllt 15 år. Fråga om utfärdande av traktorkort prövas enligt 54 § KKF av länsstyrelsen.

I motion 1984/85:2565 (m) anförs bl. a. att det förutsatts att villkoret för att en 15-åring skall få traktorkort skall vara att sökanden är en lantbrukarson eller -dotter som behöver traktorkortet för att hjälpa till på föräldragården. Motionären anser att en sådan begränsning av de 15-åringar som kan få traktorkort är orimlig. Han pekar på att barn till exempelvis en åkare kan behöva traktorkort för att kunna få föra en lastmaskin som klassats som traktor. Motionären begär att riksdagen skall uttala att tillämpningen av 29 § KKL utsträcks så, att länsstyrelserna får möjlighet att utfärda traktorkort till 15-åringar inte bara för barn till lantbrukare utan också för barn till andra yrkesutövare med behov av medhjälpare med traktorkort.

De nuvarande bestämmelserna om lägsta ålder för att få traktorkort har sitt ursprung i bestämmelser i 29 § i 1951 års vägtrafikförordning (1951:648). Vid behandlingen av proposition 1951:30 med förslag till 1951 års vägtrafikförordning beslutade riksdagen (2LU 1951:30, rskr. 1951:336) på förslag i motioner, som väckts med anledning av propositionen, att krav på körkort för att få föra traktor med gummihjul skulle införas. Andra lagutskottet anförde (s. 101) i fråga om körkortsåldern följande.

Vad först angår körkortsåldern torde denna i princip böra bestämmas till 16 år. Emellertid skulle särskilt för jordbrukets vidkommande ej sällan väsentliga fördelar vinnas, om möjlighet beredes att vinna behörighet som traktorförare redan före 16-årsåldern. Så skulle det exempelvis för en jordbrukare, som har svårt att skaffa vuxen arbetskraft, kunna vara av stort värde, om hemmavarande barn finge börja med traktorkörslor redan vid 15 års ålder. Om en regel, som öppnar sådan möjlighet, tillämpas restriktivt, dvs. endast då särskilda skäl föreligger, torde ur trafiksäkerhetssynpunkt knappast några bärande invändningar kunna resas däremot. På grund härav torde böra föreskrivas, att om särskilda skäl därtill äro, körkort för gummihjulstraktor må meddelas även den, som fyllt 15 år.

Trafikutskottet anser inte att möjligheten för 15-åringar att erhålla traktorkort skall utsträckas utöver vad andra lagutskottet förordade i motsvarande hänseende år 1951. Den här aktuella motionen avstyrks därför.

2.3 Nytt förarprov m. m. som villkor för förnyelse av körkort

För att få körkortstillstånd — som är en förutsättning för att körkort skall få utfärdas — skall sökanden bl. a. med hänsyn till sina medicinska förhållanden kunna anses lämplig som förare av körkortspliktigt fordon. Fråga om körkortstillstånd prövas av länsstyrelsen. I normala fall grundas prövningen av den "medicinska lämpligheten" på en hälsodeklaration av sökanden.

Söks körkort med behörighet för tyngre fordon eller med taxibehörighet skall dock ett läkarintyg föreligga.

Sökanden får godkännas och körkort lämnas ut om han klarar ett förarprov som består av (1) förhör för att utröna sökandens kunskaper om trafikföreskrifter m. m. och (2) körprov för att utröna bl. a. sökandens förmåga att i trafik föra det slag av fordon ansökan avser.

Även om körkortets giltighetstid formellt är begränsad till tio år, är den praktiska giltigheten i princip livsvarig. Ny prövning av den "medicinska lämpligheten" och nytt förarprov krävs inte för förnyelse av körkortet.

Ett körkort kan emellertid återkallas om körkortshavaren visat sig vara av medicinska m. fl. skäl olämplig att föra körkortspliktigt fordon.

I motion 1984/85:1972 (c) framhålls bl. a. att det i samband med förnyelse av körkort borde vara lämpligt att låta körkortshavaren genomgå en enkel läkarkontroll, ett förhör på nya trafikregler och -märken samt ett körprov. Motionären begär förslag till ett återkommande körkortsprov vart tionde år.

Utskottet behandlade i betänkandet TU 1984/85:3 (s. 14 och 15) ett motionsförslag om kontroller av den kroppsliga (somatiska) hälsan hos äldre körkortshavare för att dessa skulle få behålla behörigheten att framföra olika fordonstyper och fordonskombinationer i trafik. Utskottet erinrade om att körkortsmedicinska utredningen (K 1979:05) hade diskuterat olika förslag om periodisk hälsokontroll av körkortshavare i sitt betänkande (Ds K 1980:12). Utredningen hade emellertid funnit att den eventuella vinst från trafiksäkerhetssynpunkt som en sådan kontroll skulle tänkas kunna 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 nykterhetsprovningen i körkortsärenden. Föredragande departementschefen framhöll därvid att man från läkarnas sida bör medverka till att personer som av medicinska skäl inte bör ha körkort avhåller sig från att köra bil och erinrade om den skyldighet läkare har enligt 88 § KKF att underrätta länsstyrelse om han finner att en körkortshavare av medicinska skäl är uppenbart olämplig att inneha körkort.

Som utskottet framhöll i ovannämnda betänkande finns det anledning att uppmärksamma behovet av somatiska kontroller av körkortshavare i de högre åldrarna. Som skäl härför anfördes att provningen av de medicinska förutsättningarna för dessa körkortshavare att erhålla körkort vanligen torde ha skett långt tillbaka i tiden och att antalet körkortshavare i de högre åldrarna ökat i trafiken under senare år.

Utskottet förutsätter emellertid att TSV följer utvecklingen av frågan om hälsokontroller och om återkommande kontroller i övrigt för körkortshavarna. Med hänvisning härtill avstyrks motion 1984/85:1972 (c).

2.4 Utbildningen av trafiklärare

Trafiklärare utbildas inom gymnasieskolan, där utbildningen ges i form av specialkurser. Utbildningen är anordnad i Stockholm och i Örebro. Utbild-

ningen består av tre delar, nämligen av (1) tio veckors grundläggande utbildning vid gymnasieskola, (2) 30 veckors praktik vid trafikskola samt (3) fem veckors avslutande utbildning vid gymnasieskola.

Trafiksäkerhetsutredningen föreslog i betänkandet (Ds K 1979:11) Trafikant- och förarutbildning att utbildningen av trafiklärare skulle föras över till högskola och omfatta en tid av minst 40 veckor. En fördelning av utbildningstiden på 25 veckors teori och 15 veckors praktik var enligt utredningen lämplig.

Utredningens förslag presenterades i trafiksäkerhetspropositionen. Föredraganden ansåg att det inte var motiverat att vidta så omfattande förändringar i utbildningen som en omläggning till högskoleutbildning skulle innebära men att det var angeläget att utbildningen sågs över. TSV fick i juni 1982 i uppdrag av regeringen att göra den förutskickade översynen.

I motion 1984/85:625 (s) begärs — med hänvisning till det översynsuppdrag som TSV har fått — att förslag till förändring av trafiklärarutbildningen framläggas så snart som möjligt.

Enligt vad utskottet under hand har inhämtat avser TSV att under innevarande höst redovisa översynsuppdraget. I avvaktan härpå anser utskottet att motionen kan avstyrkas.

2.5 ABC-utbildning i förarutbildningen

I motion 1984/85:1384 (m) begärs att s. k. ABC-utbildning skall vara obligatorisk för körkortssökande. Motionären påpekar att alla resurser finns härför, då trafikskolorna har lokaler och Röda korset har kompetens.

ABC-utbildningen syftar till att ge kunskaper om åtgärder för att skapa fria andningsvägar, stoppa yttre blödningar samt lindra verkningarna av chock hos personer som drabbats av olycksfall. I benämningen på utbildningen syftar A på andning, B på blödning och C på chock.

I TSV:s föreskrifter om kursplaner för behörighet B (behörighet att föra personbil m. fl. bilar) anges om utbildningsavsnittet Körkortshavares åliggande vid trafikolycka bl. a. att eleverna skall orienteras om möjlighet till utbildning i första hjälpen på en olycksplats genom Röda korsets ABC-kurs eller motsvarande.

Utbildningen för behörighet B omfattar vanligen cirka tio timmars teoriundervisning. Röda korsets ABC-utbildning omfattar 6—9 timmars undervisning. Utskottet är för sin del inte berett förorda att teoriundervisningen i förarutbildningen skall förlängas så att ABC-utbildning obligatoriskt inryms i förarutbildningen. Enligt utskottets mening bör det emellertid vara angeläget för trafikskolorna att stimulera de körkortssökande till att delta i ABC-utbildning och att genom t. ex. upplåtelse av trafikskolornas lokaler främja anordnandet av sådana kurser.

Mot bakgrund av det anförda avstyrker utskottet motionen.

3.1 SOS-skyltar för svårt rörelsehindrade bilförare

I motion 1984/85:527 (c) föreslås att till svårt rörelsehindrade bilförare skall kostnadsfritt delas ut SOS-skyltar med vilka dessa bilförare skall kunna varna andra trafikanter och/eller påkalla hjälp från dem när bilen har drabbats av motorstopp eller dylikt och den rörelsehindrade inte kan ta sig ut ur bilen. SOS-skylten — som föreslås bli utformad med en i motionen avbildad finländsk SOS-skylt för "invalidier" som förebild — skall enligt motionären hängas på den sida av bilen som är vänd mot körbanan, t. ex. i övre kanten av ett sidofönster. Motionären begär att riksdagen som sin mening skall ge regeringen till känna vad i motionen anförts om varnings-skyltar för handikappade bilister.

Handikapporganisationerna har låtit framställa de märken och identitetskort vilka personer som lider av olika sjukdomar och handikapp bär och vilka avses ge information om sjukdomen och handikappet vid akuta sjukdomstillstånd o. d. Enligt utskottets mening synes det närmast böra ankomma på dessa organisationer att också överväga frågan om framtagning m. m. av sådana skyltar som avses i motionen. Motionen avstyrks således.

3.2 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.

Riksdagen avslag under förra riksmötet — på förslag av utskottet i betänkandet TU 1984/85:3 — ett motionsförslag om att de tidigare gällande föreskrifterna om stänkskydd på personbilar skulle återinföras. Utskottet hänvisade till att typbesiktningsutredningen (K 1977:02) hade kommit till slutsatsen att de svenska föreskrifterna om stänkskydd för personbilar hade en så låg trafiksäkerhetseffekt i förhållande till de prisökningar och andra olägenheter som de föranledde att föreskrifterna borde avskaffas. Utredningen påpekade bl. a. att långt neddragna stänkskydd kunde medföra en ökning av det siktreducerande stänket runt bilen, särskilt vid höga hastigheter. Utredningen föreslog att man i Sverige i stället för då gällande föreskrifter skulle införa krav som motsvarade dem som fanns i ett på här aktuellt område gällande EG-alternativ som i praktiken skulle innebära att personbilar inte behövde förses med stänklappar.

I motion 1984/85:530 (s) framhålls — mot bakgrund av det väglag som råder vintertid och under vår- och höstbruket i jordbruksbygder — betydelsen av den stänkreducerande effekten hos stänklappar. Motionärerna anför att en ny konstruktion av stänklappar har tagits fram som eliminerar den av typbesiktningsutredningen påpekade siktreducerande effekten samt begär att bestämmelserna om stänklappar på personbilar skall återinföras.

Enligt utskottets mening är det icke styrkt att de trafiksäkerhetsmässiga effekterna av stänkskydd har sådan betydelse att avsteg från internationella bestämmelser motiverar en återgång till tidigare ordning. Motionen avstyrks således.

3.3 Förbättring av cykelbelysningen

Enligt 30 § FDK skall cykel — vid cykling under mörker — baktill ha lykta som kan visa rött sken bakåt samt framtill strålkastare som kan avge vitt eller gult ljus framåt av sådan ljusstyrka att cykeln under mörker kan föras på betryggande sätt. Har strålkastare bländande ljus skall den snabbt kunna bländas av. Vid färd under mörker skall också finnas reflexanordning baktill, som vid belysning skall återkasta rött ljus bakåt.

TSV har utfärdat föreskrifter om fordringar på dels strålkastare, baklykta och generator för cykelbelysning som uppfyller minimikrav, dels cykelstrålkastare och cykelbaklykta som uppfyller "högt ställda krav".

TSV har också utfärdat föreskrifter om fordringar på cykelreflexanordningar som uppfyller "högt ställda krav".

I motion 1984/85:441 (c) föreslås krav som bör ställas på generatorer och strålkastare m. m. för cykelbelysning och motionärerna begär att TSV och styrelsen för teknisk utveckling (STU) skall få i uppdrag att verka för bättre belysning på cyklarna enligt riktlinjer som anges i motionen.

Den av kommunikationsministern år 1983 tillsatta ledningsgruppen för mc- (motorcykel-) och cykelfrågor (K 1983:C) — som haft i uppdrag att leda och samordna arbetet för ökad trafiksäkerhet för motorcyklister och cyklister — avgav i december 1984 sin slutrapport Ökad trafiksäkerhet för motorcyklister och cyklister.

I rapporten anfördes bl. a. att möjligheterna att se en cykel i mörker är ett allvarligt säkerhetsproblem och att dessa möjligheter skulle kunna förbättras med goda reflexer och bättre belysning, lämpligare klädsel och andra arrangemang som t. ex. varselpinne. Som direkta åtgärder föreslogs i rapporten bl. a. (1) att krav på obligatoriska reflexer runt om enligt de "högre kraven" skall införas snarast under år 1986 och (2) att övergång från minimikrav till de "högre kraven" på cykelbelysning görs under en femårsperiod. STU borde enligt rapporten initiera och stödja utveckling av bl. a. bättre belysningssystem för cyklar.

Med hänsyn till att den i motionen upptagna frågan sålunda redan har uppmärksamats i ledningsgruppens för mc- och cykelfrågor rapport, vars förslag bereds inom regeringskansliet, är något riksdagens initiativ med anledning av motionen inte påkallat. Motionen avstyrks därför.

Det kan här nämnas att genom en ändring (1985:102) i FDK i år krävs fr. o. m. den 1 april 1986 att cykel skall ha reflexanordningar även framtill och på sidan vid cykling under mörker.

3.4 Besiktning av handreglage i bilar för handikappade

Bilar m. fl. fordon skall enligt bestämmelser i FDK registreringsbesiktigas för bl. a. undersökning av fordonens beskaffenhet och utrustning mot bakgrund av bl. a. grundregeln i 7 § FDK att ett fordon får brukas i trafik endast om fordonet är tillförlitligt från säkerhetssynpunkt och i övrigt lämpligt för trafik. När det gäller serietillverkade fordon typbesiktigas enstaka fordon i bl. a. nämnda syfte. För de fordon, som är likartade med ett som typbesiktigats, får typintyg utfärdas. Utfärdas typintyg för ett fordon skall det anses som om fordonet har godkänts vid registreringsbesiktning.

Om ett fordon — efter det att det godkänts vid registreringsbesiktning eller tagits upp i typintyg — har ändrats bl. a. så att det inte längre överensstämmer med utförandet vid besiktningen eller när typintyget utfärdades, skall fordonet enligt 38 § FDK inställas för ny registreringsbesiktning. Detta gäller dock inte i fall bl. a. då ändringen endast innefattar avvikelse som är att hänföra till fordonets utstyrelse och inte försämrar dess säkerhet.

Särskild besiktning av viss utrustning för en bil förekommer endast beträffande kopplingsanordning mellan bil och släpvagn. Förutsättningarna anges i 66 § FDK.

När det gäller fordons utrustning m. m. äger TSV enligt 102 § och 103 § FDK föreskriva att utrustningen skall vara av sådan typ som har godkänts av TSV. Verket har med stöd av dessa bestämmelser meddelat föreskrifter om nationella typgodkännanden för ett 15-tal slag av utrustningar för bilar och cyklar m. fl. fordon.

I motion 1984/85:2573 (c) framförs kritik mot att en bil som har försetts med handreglage för att användas av en handikappad måste genomgå registreringsbesiktning med åtföljande kostnader och besvär. Motionärerna anser att det borde råda en ordning som innebär att handikappreglage typgodkänns och att inmontering av typgodkända handikappreglage inte skall föranleda att bilen måste registreringsbesiktas. Motionärerna begär att åtgärder vidtas för införande av sådana regler att typbesiktning också kommer att gälla handreglage för handikappbilar.

Av den ovan lämnade redovisningen av bestämmelser i FDK framgår att man bl. a. av säkerhetsskäl har uppställt kravet på registreringsbesiktning av ett fordon, som har ändrats. Även om standardkomponenter används då en bil utrustas med handreglage för en handikappad måste det vara angeläget att undersöka bl. a. om och i vad mån de insatta anordningarna påverkar bilens säkerhet. Utskottet kan därför inte biträda motionsyrkandet. Det avstyrks sålunda.

Det kan här nämnas att handikappad som är beroende av bil för sitt arbete eller för sina studier kan erhålla statligt bidrag enligt arbetsmarknadskungörelsen (1966:368) för inköp av bil. Enligt arbetsmarknadskungörelsen kan bidrag dessutom utgå till kostnaden för sådan ändring av eller anordning på fordon som behövs för att den handikappade själv skall kunna bruka det. Inom ramen för sjukvårdshuvudmännens verksamhet med tekniska hjälpmedel kan handikappade också erhålla bidrag till inköp av bil.

3.5 Tidsintervall mellan kontrollbesiktningarna

Sedan den 1 januari 1971 är ordningen för kontrollbesiktning av bilar i allmänhet m. fl. fordon enligt 77 § FDK den att fordonen skall kontrollbesiktigas en gång per år från det fordonen är två år gamla.

I två motioner önskar motionärerna att denna ordning skall ändras.

I motion 1984/85:1996 (m) begärs att ordningen skall ändras så att den första kontrollbesiktningen skall göras när bilarna är tre år gamla och där- efter följande kontrollbesiktningar vartannat år. Motionären framhåller angelägenheten av att minska bilägarens kostnader för själva besiktningarna och för resor till och från dessa m. m.

I motion 1984/85:2812 (m) begärs i yrkande 2 en översyn av bestämmelserna om kontrollbesiktning. Vid översynen bör enligt motionärerna undersökas möjligheterna att låta den första kontrollbesiktningen på bilar, som ej använts i yrkesmässig trafik, äga rum när bilarna är tre år gamla, den andra när bilarna är fem år gamla och de därefter följande kontrollbesiktningarna varje år. Motionärerna framhåller att bilarna blir allt bättre och sköts allt bättre, vilket motiverar en minskning av kontrollerna under de första fem åren.

TSV framhöll i ett yttrande år 1982 till kommunikationsdepartementet — över skrivelser angående ändrade tidsintervall mellan kontrollbesiktningarna m. m. — bl. a. att kontrollbesiktningarna av fordon har lett till en förbättring av den tekniska säkerhetsstandarden hos fordonsparken. Vidare hade kontrollbesiktningarna haft betydelse för att begränsa olycksutvecklingen, lett till att bilarnas livslängd ökat samt haft betydelse för att begränsa luftföroreningar och energiförbrukning. Utskottet vill instämma i detta. TSV framhöll också — med utgångspunkt från en kostnads-/nyttokalkyl grundad på dåvarande prisnivå — att det gällande kontrollbesiktningssystemet inte var någon ekonomisk belastning för samhället. Det torde enligt TSV i stället ge icke obetydliga vinster. Mot bakgrund av de nämnda fördelarna med den gällande ordningen för kontrollbesiktningarna och med hänsyn till att andelen är avsevärd av personbilar som redan vid den första kontrollbesiktningen, dvs. då de bara är två år gamla, får anmärkningar (under åren 1981, 1982, 1983 och 1984 resp. 32, 34, 29 och 28 %) är utskottet inte berett förorda att nuvarande ordning för kontrollbesiktningarna skall ändras. Utskottet förutsätter emellertid att TSV följer utvecklingen i frågan och tar de initiativ som kan föranledas härav.

Under hänvisning till det anförda avstyrker utskottet motionsyrkandena.

3.6 Kvällsöppet hos Svensk Bilprovning

Registreringsbesiktningar och kontrollbesiktningar m. fl. kontrollförrättningar m. m. avseende fordon utförs av AB Svensk Bilprovning vid ett 175-tal bilprovningsstationer i ett 160-tal kommuner. Av stationerna är ca 160 fasta stationer och ca 15 besöksstationer. De fasta stationerna hålls öppna måndagar—fredagar kl. 07.30—16.30.

I motion 1984/85:736 (vpk) anförs bl. a. att det borde vara möjligt att hålla kvällsöppet vid bilprovningen för att underlätta för bilägare, som har svårt att få ledigt från arbetet och är beredda att offra en kväll för att få föreskriven bilbesiktning utförd. Motionären begär att riksdagen som sin mening skall ge regeringen detta till känna.

Enligt från Svensk Bilprovning inhämtade uppgifter har bolaget tagit upp förhandlingar med vederbörande personalorganisationer om inledande av en verksamhet med öppethållande på kvällen. Till en början skulle verksamheten avse öppethållande till kl. 19.00 en kväll i veckan på stationer i Stockholmsområdet. Mot denna bakgrund synes motionen inte böra påkalla någon åtgärd av riksdagen.

3.7 Arkiveringen av protokoll från kontrollbesiktningar

Enligt 86 § FDK skall protokoll föras vid kontrollbesiktning av fordon. Godkänns besiktigt fordon skall detta framgå av protokollet. Underkänns fordonet skall bevis om körförbud eller föreläggande om ny kontrollbesiktning som meddelats intas i protokollet. I protokollet anges bl. a. anmärkningar som kan betyda påpekanden, förelägganden om ny besiktning och körförbud samt vägmätarställning i km.

Protokollet upprättas i ett huvudexemplar, som efter besiktningen överlämnas till fordonets ägare, samt i två "genomskriftskopior" av vilka ett behålls på bilprovningstationen och ett översänds till AB Svensk Bilprovningens huvudkontor i Stockholm.

Enligt Svensk Bilprovningens arkiveringsbestämmelser arkiveras protokoll från kontrollbesiktning under det år varunder besiktningen har utförts samt under ytterligare tre år.

I motion 1984/85:554 (c) framhålls — mot bakgrund av ett fall med brister hos en personbil — intresset av att i protokollen från kontrollbesiktningarna kunna få uppgifter om vägmätarställning m. m. vid tidigare kontrollbesiktningar. Motionären kritiserar att Svensk Bilprovning arkiverar protokollen bara under ca fyra år. Det borde enligt motionären vara en självklarhet att protokollen inte gallras ut efter fyra år, när bilarnas livslängd i genomsnitt är minst tio år. Protokollen borde dessutom enligt motionären vara mer lättillgängliga. Motionären begär att riksdagen som sin mening skall ge regeringen till känna vad som i motionen anförs om bevarande av bilbesiktningens protokoll.

Utskottet är inte berett att förorda att Svensk Bilprovning skall rekommenderas att arkivera protokoll från kontrollbesiktningar såsom motionären önskar. Utskottet avstyrker således motionen.

Utskottet vill i detta sammanhang nämna att Svensk Bilprovning och motororganisationer m. fl. gör konditionskontroller av bilar som kan ge besked om det aktuella tillståndet hos bilarna i olika avscenden. Svensk Bilprovningens konditionskontroll, kallad NBC-kontroll, omfattar sålunda

— utöver de moment som ingår i den obligatoriska kontrollbesiktningen —
kontroller av åtta system eller funktioner hos bilarna.

4 Bilregisterfrågor

4.1 Registrering av mopeder

I trafiksäkerhetspropositionen föreslogs bl. a. att registrering av mopeder skulle införas. Registreringen skulle vara obligatorisk för nya mopeder och frivillig i övrigt. Förslaget om registrering motiverades med att registrering var ett nödvändigt hjälpmedel för att trafikövervakningen skulle fungera väl. Registrering skulle också kunna bidra till att minska antalet mopedstölder. På förslag i en motion beslöt emellertid riksdagen (TU 1981/82:19 och 26, rskr. 1981/82:231) att registreringen skulle vara obligatorisk för alla mopeder. Regeringen gav därefter TSV i uppdrag att överväga vad som fordrades för att genomföra riksdagens beslut om obligatorisk mopedregistrering. Detta uppdrag har redovisats.

I proposition 1984/85:6 (beslutad i maj 1984) förordades bl. a. att verkställigheten av riksdagens beslut om mopedregistrering skulle få anstå en tid med hänsyn till att antalet mopeder och antalet olyckor med mopeder hade gått ned. Riksdagen (TU 1984/85:6, rskr. 1984/85:80) hade inte något att erinra häremot.

I motion 1984/85:628 (c) begärs att riksdagens beslut om obligatorisk registrering av mopeder skall upphävas. Om en mopedregistrering över huvud taget skall införas synes en sådan enligt motionärerna böra ske på sätt som föreslogs i trafiksäkerhetspropositionen och i en viss till utskottets betänkande fogad reservation, dvs. registreringen skulle bli obligatorisk för nya mopeder och frivillig i övrigt.

Om en registrering av mopeder införs bör den enligt utskottets mening omfatta alla mopeder. Utskottet anser alltså att riksdagen inte bör ändra sitt under 1981/82 års riksmöte fattade beslut i frågan.

Som grund för förslaget i proposition 1984/85:6 att verkställigheten av beslutet om mopedregistrering skulle få anstå angav föredraganden bl. a. att mopedförsäljningen hade gått ned från ca 41 000 sålda mopeder år 1977 till endast 8 300 sålda år 1983. Försäljningen beräknas numera uppgå till ca 5 000 per år. Skälen synes därför enligt utskottets uppfattning ha förstärkts för att man — utan att rubba riksdagens principbeslut — bör avvakta med att införa mopedregistrering.

Utskottet avstyrker sålunda motionen.

4.2 Upphörande av avställning

För att t. ex. en vanlig personbil skall få användas i trafik krävs att den är registrerad, att den har godkänts vid registreringsbesiktning eller att typintyg har utfärdats för den, att trafikförsäkring finns samt att fordonsskatt och registerhållningsavgift har erlagts. Om bilen är två år eller äldre krävs

också att den har godkänts vid kontrollbesiktning. Om nämnda krav är uppfyllda utfärdar TSV ett kontrollmärke för bilen (att fästas på registreringsskylt).

Hos bilhandlarna är vanligen både nya bilar och inbytesbilar avställda enligt bestämmelser härom i BRK. En avställd bil är inte längre försäkrings- och skattepliktig och behöver inte kontrollbesiktigas, vilket innebär kostnadsbesparingar för bilhandlarna. Bilen kan "återställas" om kraven i fråga om trafikförsäkring och skatt m. m. uppfylls och körförbud för bilen inte gäller. Frågor om avställning och upphörande av avställning prövas av länsstyrelse. Förklarar bilägaren i samband med anmälan om avställningsupphörande att han önskar ta bilen i bruk omedelbart får han s. k. skatte-kredit några veckor. Om villkoren beträffande trafikförsäkring och godkännande vid kontrollbesiktning är uppfyllda utfärdar länsstyrelsen ett bevis om att avställningen har upphört och ett kontrollmärke.

Bestämmelser om skattekrediten infördes fr. o. m. den 1 januari 1974 bl. a. för att tillgodose krav från bilhandeln att omedelbart kunna få ta ett avställt fordon i trafik. Samtidigt upphörde en ordning med interimregistrering av fordon, som innebar att ett oregistrerat fordon — i avvaktan på registrering — fick brukas enligt interimslicens, som gällde en månad. Interimslicens meddelades av polismyndighet, som också lämnade ut interimsskyltar.

I motion 1984/85:1060 (s) framhålls att de, som köper bil hos en bilhandlare på annan ort än den där länsstyrelsen är belägen, drabbas av olägenheter genom de resor m. m. som krävs för de nödvändiga kontakterna med länsstyrelsen innan bilen får användas. Motionärerna framhåller med hänvisning till det tidigare systemet med interimregistrering hos polismyndigheten att en decentralisering av uppgifter till denna myndighet borde kunna ske utan att man behöver ge avkall på nuvarande krav på kontroll m. m. Motionen utmynnar i en begäran om förslag till ändring i bestämmelserna om registrering av bil i enlighet med vad som anförs i motionen.

Nyligen har skapats förutsättningar för en försöksverksamhet i vilken bilhandlare genom magnetband eller terminaler för ADB kan lämna uppgifter direkt till TSV:s bilregister för registrering av bl. a. återställningar. Vidare har lagts fram ett utredningsförslag om en decentralisering av handläggningen av frågorna om skatte-kredit.

Med anledning av en framställning av TSV och inhämtade yttranden över denna har regeringen i augusti i år utfärdat förordningen (1985:743) om försöksverksamhet med viss registrering i bilregistret. Enligt denna bemyndigas TSV — som ett led i en försöksverksamhet som skall få bedrivas längst till utgången av juni 1987 — att medge att uppgifter för registrering i bilregistret av ägarbyten, avställningar och upphörande av avställningar lämnas till TSV i stället för till länsstyrelse på medium för automatisk databehandling eller genom datakommunicering. Medgivande till direktregistrering på nämnt sätt skall få lämnas till den som i sin yrkesmässiga verksamhet innehar fordon och för dessa har en datorstödd administration. TSV framhåller i framställningen att en registrering via magnetband och termina-

ler för ADB skulle ge en bättre säkerhet och bespara både myndigheter och enskilda en onödig, kostsam och tidskrävande hantering av papper. Även vid anmälan på här nämnt sätt om upphörande av avställning kan skatte-kredit medges. Inom TSV övervägs olika sätt enligt vilka kontrollmärken utan större tidsutdräkt skulle kunna utlämnas vid upphörande av avställning.

Avställningsutredningen (K 1983:02) — som har haft i uppdrag att göra en översyn av avställningsinstitutet i bilregistret — har i juni i år avgivit sitt betänkande (Ds K 1985:6) Avställning i bilregistret. Utredningen anför bl. a. att klagomål har framkommit om att avställningarna med skatte-kredit är administrativt betungande för länsstyrelserna och att fordonsägare ofta måste resa lång väg till länsstyrelserna för att få skatte-kredit. Utredningen har därför undersökt former för utlämnande av skatte-kredit som kan underlätta länsstyrelsernas administration och samtidigt minska besvären för fordonsägarna. Efter att ha diskuterat olika alternativ för handhavande av skatte-krediten förordar utredningen att AB Svensk Bilprovning skall tillföras denna uppgift, så snart förutsättningar finns. Utredningen framhåller emellertid att det är nödvändigt att ytterligare klarlägga detaljerna i en sådan lösning och förordar att förhandlingar tas upp med bolaget här-om. Som en särskild fördel med alternativet Svensk Bilprovning framhåller utredningen möjligheterna att samtidigt kontrollbesiktiga och återställa bi-len efter avställning. Utredningens betänkande är för närvarande föremål för remissbehandling.

Mot bakgrund av den aviserade försöksverksamheten med direktregistrering i bilregistret av anmälningar om återställningar samt avställnings-utredningens förslag om decentralisering av handläggningen av skatte-krediter kan utskottet för sin del inte finna att någon riksdagens åtgärd i den i motion 1984/85:1060 (s) upptagna frågan är erforderlig. Utskottet föreslår sålunda att riksdagen lämnar motionen utan åtgärd.

5 Vägmärkesfrågor m. m.

5.1 Förenklingar av vägutmärkningssystemet m. m.

I tre motioner tas upp frågor om förenklingar av vägutmärkningssystemet m. m. Motionsförslagen syftar till att mängden av vägmärken m. m. skall begränsas. I stort sett genomgående motiveras motionsförslagen med att det är svårt för trafikanterna att på en gång tillgodogöra sig information från flera olika vägmärken m. m. och att det är angeläget att minska kostnaderna för vägutmärkningen.

I motion 1984/85:627 (m) framhålls angelägenheten av forskning för att utröna om det i första hand är vägmärkenas utformning eller den förekommande mängden av dem som reser de största svårigheterna för trafikanterna att tillgodogöra sig budskapen. Vidare önskas insatser från svensk sida på det internationella planet för att förenkla vägutmärkningssystemet samt att man utnyttjar de möjligheter till förenklingar som finns inom nuvarande system. I motionen omnämns bl. a. ett förslag till kombinationsvägmärken

och kombinationsvägmarkeringar, varigenom på ett vägmärke resp. en vägmärkning av viss form och färg information ges som i dag kräver flera vägmärken eller vägmärkning. Förhandlingar bör enligt motionen också tas upp med Svenska kommunförbundet i syfte att få till stånd en dämpning i kraven på precision i lokala trafikföreskrifter så att behovet av utmärkningar minskar. 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 1984/85:1064 (m) framhålls bl. a. att det är angeläget att pröva förslaget om kombinationsskyltar och kombinationsvägmarkeringar. Motionen utmynnar i en begäran att riksdagen som sin mening skall ge regeringen till känna vad som i motionen anförts om åtgärder i syfte att förbättra trafiksäkerheten.

I motion 1984/85:2564 (m) föreslås att utmärkningen av begränsad hastighet skall förenklas på följande sätt.

"70-märken" för bashastigheten skall bara vara uppsatta vid infarterna till vårt land (tullstationerna). Två nya märken med förebilder i Danmark och Norge skall införas. Det ena med texten "Tättbebyggt område börjar" skall — förutom att detta förhållande anges — innebära att högsta tillåtna hastighet är 50 km/tim. Det andra märket med texten "Tättbebyggt område upphör" skall — förutom att detta förhållande anges — innebära att hastighetsbegränsningen till 50 km/tim upphör och att hastighetsbegränsningen till bashastigheten 70 km/tim börjar. Där vägsträckor med högsta tillåtna hastighet om 90 eller 110 km/tim upphör skall finnas märken som anger detta. Dessa märken innebär att högsta tillåtna hastighet därefter är bashastigheten 70 km/tim. Motionärerna — som framhåller att "50-" och "70-märken" vid gränser för tättbebyggda områden kan utmönstras om deras förslag genomförs — begär att riksdagen som sin mening skall ge regeringen till känna vad som i motionen anförts om förändring av vägutmärkningssystemet.

Utskottet finner nu — liksom tidigare vid behandlingen av motionsyrkanden som har varit likartade med de här aktuella — att det torde vara uteslutet att utforma det svenska vägutmärkningssystemet på ett sätt som avviker från internationellt antagna normer. Detta hindrar emellertid inte att det inom det rådande systemet finns möjligheter till förenklingar och därmed till kostnadssänkningar.

I arbetet med vägutmärkningsfrågor på internationell nivå bör man självfallet från svensk sida sträva efter förenklingar i systemet. Utskottet förutsätter att detta också sker.

Utskottet vill också i detta sammanhang fästa uppmärksamheten 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.

Såsom utskottet tidigare också framhållit torde möjligheterna att över huvud taget se och att urskilja olika färger i kombinationsvägmarkeringar i vinterväglag vara begränsade, särskilt i samband med snöfall och mörker.

TSV har i år påbörjat ett utredningsprojekt kallat Färre vägmärken, som syftar till att man skall finna modeller m. m. för hur målet med färre vägmärken skall uppnås utan att trafiksäkerheten och informationen till trafikanterna äventyras. Utredningsarbetet har inletts med en inventering under oktober i år av vägmärkesbeståndet i Umeå, Borlänge och Högsby kommuner såsom representerande stora, medelstora resp. små kommuner.

I avvaktan på resultatet av det sålunda igångsatta utredningsarbetet och med hänsyn till vad utskottet i övrigt har anfört synes de här aktuella motionerna inte böra föranleda något initiativ från riksdagens sida. Utskottet avstyrker därför desamma.

5.2 Uppsättning av vägmärken med information om lokalradiofrekvenser

I motion 1984/85:386 (m) anføres bl. a. att det i t. ex. Danmark och Västtyskland finns skyltar med upplysning om lokalradiofrekvenser uppsatta vid huvudvägarna, som gör det möjligt för vägfarande att lätt koppla sina radioapparater till rätt lokalradiokanal och få upplysningar om bl. a. den aktuella trafiksituationen. Motionären framhåller att en motsvarande skyltning i vårt land skulle vara värdefull, framför allt vid våra mest trafikerade turistvägar. Även betydelsen av att kunna nå vägfarande med information om intressanta lokala kulturevenemang framhålls. Motionären begär att åtgärder i motionens syfte skall vidtas.

TSV har i mars i år beslutat att en försöksverksamhet med upplysning om radiofrekvens i utmärkning för vägtrafikinformation skall få bedrivas där regelmässig vägtrafikinformation ges om "trafiksäkerhet, framkomlighet m. fl. för trafikanten nyttiga upplysningar". Upplysningsmärket kan enligt föreskrifterna sättas upp endast vid riksvägar och andra vägar som har stort inslag av främmande trafik enligt vägghållningsmyndighetens beslut. Efter avslutad försöksverksamhet eller senast den 1 april 1987 skall redovisning för försöksverksamheten lämnas till TSV.

Den sålunda av TSV beslutade försöksverksamheten tillgodoser enligt utskottets mening syftet med motionen. Denna bör därför inte föranleda något initiativ från riksdagens sida och avstyrks följaktligen.

5.3 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.

I motion 1984/85:2569 (s) diskuteras — mot bakgrund av uppgifter som lämnas i motionen om antalet personer som varje år dödas och skadas i plankorsningar — hur man skall minska risker för sammanstötningar mellan järnvägsfordon och vägfordon i sådana korsningar 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 redan finns, och av att järnvägslokens framsidor

utformas så att loken vid kollision med vägfordon skjuter vägfordonen åt sidan i stället för att skjuta vägfordonen framför sig. 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 sitt betänkande TU 1984/85:3 (s. 26 och 27) behandlade utskottet ett motionsyrkande som var likartat med det här aktuella. För uppgifter om vad som görs inom forskning och utvecklingsarbete för att minska riskerna för olyckor vid plankorsningar och för att minska riskerna för att järnvägsmaterielen genom sin utformning m. m. orsakar skador vid kollisioner hänvisade utskottet till en från SJ införskaffad promemoria. Denna fogades vid betänkandet som bilaga.

I promemorian anfördes sammanfattningsvis att SJ ansåg det föga meningsfullt att ytterligare utreda de i motionen upptagna frågorna vilka enligt SJ redan hade utretts ingående. Utskottet konstaterade att såväl de säkerhetsfrågor som aktualiserats av de nuvarande trafikförhållandena som de säkerhetsfrågor som utvecklingen mot högre tåghastighet kunde aktualisera hade uppmärskammats av SJ. Enligt utskottets mening tillgodosågs därmed syftet med den då aktuella motionen. Detsamma gäller enligt utskottets mening beträffande den nu aktuella motionen.

Om det arbete som pågår för att höja säkerheten i plankorsningar får nämnas följande.

Under sjätte huvudtitelns anslag (D 3) till Ersättning till statens järnvägar för köp av vissa tjänster anvisas bl. a. medel för trafiksäkerhetsfrämjande åtgärder vid järnvägs korsningar, som huvudsakligen betingas av vägtrafikens säkerhetskrav. För samordning, utvärdering och utveckling av säkerhetsfrämjande åtgärder i korsningar mellan väg och järnväg finns en särskild delegation (plankorsningsdelegationen) bestående av representanter för SJ, TSV och vägverket. Beslut om trafiksäkerhetsfrämjande åtgärder vid plankorsningar föregås av samråd mellan de berörda parterna. De anvisade medlen används bl. a. för att sätta upp halvbommar och för att bygga vägportar och vägbroar m. m. Under den senaste femårsperioden har årligen ca 400 plankorsningar kunnat slopas.

Plankorsningsdelegationen har i år beslutat att en försöksverksamhet med förstärkt utmärkning av plankorsningar skall bedrivas på olika platser i landet. Försöksverksamheten skall bl. a. omfatta anläggande av s. k. skakränder på körbanan före plankorsningar — för att fordonsförarnas uppmärksamhet skall ökas — samt uppsättande av en ny typ av skyltar och signaler vid plankorsningar.

Kommunikationsministern framhöll i ett svar den 14 mars i år — på en fråga (1984/85:431) om åtgärder mot störningar från höghastighetståg — bl. a. att alla plankorsningar med biltrafik på snabbtågslinjerna kommer att få bommar och att vissa korsningar dessutom kommer att få särskilda detektorer, varigenom en bil som stannat på spåret i en korsning skall kunna upptäckas på tåget i så god tid att man hinner bromsa tåget.

Mot bakgrund av det anförda avstyrker utskottet motion 1984/85:2569 (s).

6.1 En säkrare trafikmiljö för barnen

I motion 1984/85:739 (vpk) anförs bl. a. att vi vet alltmer om de skador och risker, som trafikmiljön innebär för barnen. Motionären vill därför begränsa vad hon kallar överflödsbilismen och begär att riksdagen skall uttala sig för en allmän översyn av trafikmiljön bl. a. i syfte att minska privatbilismen särskilt i tätortsområden varvid barnens intressen av en säker trafikmiljö skall beaktas.

Som utskottet nämnt inledningsvis i detta yttrande gäller enligt de år 1982 uppställda målen för trafiksäkerhetsarbetet bl. a. att de oskyddade trafikanterna skall vara en prioriterad grupp i detta arbete och att bl. a. barnens trafiksäkerhet särskilt skall beaktas. Dessa mål söker man uppnå på olika sätt.

I förskolan och skolan skall barnen sålunda få en successivt ökad trafikantutbildning som är anpassad till de större krav som trafiken ställer på dem med stigande ålder.

En betydande del av den verksamhet som Nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande (NTF) bedriver har traditionellt varit inriktad på barnens utsatta situation i trafiken. NTF framhåller sålunda i den i år utgivna skriften Färdriktning — vari NTF bl. a. anger målen för sin verksamhet — att denna inriktning av verksamheten även i fortsättningen skall gälla och att allt arbete som syftar till att minska barnens och ungdomens andel i trafikolyckorna kommer att ha en hög prioritet.

Av stor betydelse är att frågorna om barnens säkerhet i trafiken beaktas i den fysiska planeringen och vid byggandet. I det förslag till plan- och bygglag, som lagts fram i den till bostadsutskottet remitterade propositionen 1985/86:1, föreslås i 2 kap. 1 § en bestämmelse om att planläggning skall ske så att den främjar en från allmän synpunkt lämplig utveckling och ger förutsättningar för en från social synpunkt god bostads-, arbets-, trafik- och fritidsmiljö. I propositionen understryks vikten av samverkan mellan berörda samhällsorgan vid planeringen.

Vikten av att planera för kollektivtrafik framhålls också i propositionen. Föredragande departementschefen anför sålunda bl. a. (s. 119) att tillgängliga bedömningar tyder på att kollektivtrafiken framöver kommer att öka i omfattning på bekostnad av biltrafiken. För att kommunerna skall kunna skapa förutsättningar för en effektiv kollektivtrafik genom t. ex. en rationell linjesträckning med gena färdvägar krävs, sägs det, att trafiken på ett tidigt stadium beaktas i den fysiska planeringen.

Mot bakgrund av den lämnade redovisningen för åtgärder och förslag som syftar till att förbättra barnens situation i trafiken m. m. synes någon åtgärd av riksdagen med anledning av motion 1984/85:739 (vpk) inte vara erforderlig. Utskottet föreslår att motionen lämnas utan åtgärd.

6.2 Intensifiering av kampanjen mot rattonykterhet

I motion 1984/85:1970 (fp) yrkande 1 begärs åtgärder för att intensifiera kampanjen mot rattonykterhet.

NTF har i en i april i år publicerad preliminär verksamhetsplan för åren 1986—1988 angett att NTF avser att bedriva en kampanj om trafiknykterhet under nämnda år. Bl. a. för att användas i denna kampanj har NTF utgivit skriften "Alkohol och droger — Varför alkohol och droger gör oss till dåliga trafikanter."

Enligt utskottets mening tillgodoser den av NTF planerade kampanjen önskemålen i motionen. Denna bör således i här aktuell del inte föranleda någon åtgärd av riksdagen.

6.3 Barnskydd i bil för tillfälligt bruk

I motion 1984/85:2548 (fp) framhålls bl. a. att det finns ett stort antal barnfamiljer, som inte har bil, men ändå åker bil — i taxibilar, i släktingars bilar och i vänners bilar. TSV borde enligt motionären låta utveckla en bärbar barnsäkerhetsstol för tillfälligt bruk, som sådana familjer skulle kunna skaffa sig och som skulle kunna tillhandahållas när barnfamiljer åker i taxibilar. Motionären begär i här aktuell del av motionen att riksdagen som sin mening skall ge regeringen till känna att TSV bör få i uppdrag att låta utveckla en sådan stol.

TSV har meddelat föreskrifter om nationella typgodkännanden av skyddsanordningar för barn i bil med krav i olika avseenden på sådana skyddsanordningar.

På marknaden finns också ett antal barnskydd att användas i bil. I en marknadsöversikt på skyddsutrustning för barn i bil, som utgivits av NTF i samarbete med konsumentverket, har sålunda tagits upp (a) fyra skydd för barn upp till cirka nio månaders ålder, (b) sju bilbarnstolar för barn i åldrarna cirka nio månader—fyra år samt (c) nio bälteskuddar och sju bältesstolar för barn i åldrarna från cirka fyra år. De flesta barnskydden sätts fast med bilarnas 3-punktsbälten. Dock krävs för flertalet av de sju bilbarnstolarna (för barn i åldrarna cirka nio månader—fyra år) festsättning i särskilda öglor som inmonteras i bilarna.

I TSV:s i det föregående (s. 11) nämnda framställning om införande av ett generellt krav på användning av bilbälte i bil föreslås att den nuvarande bestämmelsen om undantag från "bilbältesplikt" för den som inte fyllt femton år och som inte har en längd av minst 150 cm skall ersättas med en bestämmelse om undantag för barn som använder annan särskild skyddsanordning för barn.

I detta sammanhang bör även nämnas att nordiska trafiksäkerhetsrådet har tillsatt en arbetsgrupp med uppgift att se över vilka skyddssystem som kan användas av barnpassagerare. En rapport från utredningsarbetet beräknas föreligga nästa år.

Mot bakgrund av den ovan lämnade redogörelsen synes något riksdagens initiativ med anledning av motion 1984/85:2548 (fp) i här aktuell del inte vara påkallat. Utskottet avstyrker därför motionen i denna del.

Utskottet hemställer

Vägrafikfrågor

1. beträffande *förbudet att gå mot rött ljus*
att riksdagen lämnar motion 1984/85:1050 (c) utan åtgärd,
2. beträffande *översyn av hastighetsgränserna*
att riksdagen avslår motion 1984/85:2812 (m) yrkande 3,
3. beträffande *rekommenderade hastighetsgränser*
att riksdagen avslår motion 1984/85:1071 (m),
4. beträffande *hastighetsgränser i bostadsområden med barn*
att riksdagen lämnar motion 1984/85:2548 (fp) i denna del utan åtgärd,
5. beträffande *förhindrande av obehörig användning av motordrivna fordon*
att riksdagen avslår motion 1984/85:1957 (s),
6. beträffande *särskild hänsyn mot handikappade m. fl. i trafiken*
att riksdagen lämnar motion 1984/85:1373 (s) utan åtgärd,
7. beträffande *användning av larmlyktor på bärgningsbilar*
att riksdagen avslår motion 1984/85:1537 (c),
8. beträffande *en kampanj för användning av bilbälte i baksätet*
att riksdagen lämnar motion 1984/85:1970 (fp) yrkande 3 utan åtgärd,
9. beträffande *generellt användande av bilbälte*
att riksdagen lämnar motion 1984/85:624 (s) utan åtgärd,
10. beträffande *skyddshjälm vid färd med moped klass II*
att riksdagen avslår motion 1984/85:2574 (m),
11. beträffande *reflexer för fotgängare*
att riksdagen avslår motion 1984/85:1953 (c),

Körkortsfrågor

12. beträffande *villkor för trafik med s. k. A-traktorer m. m.*
att riksdagen avslår motionerna 1984/85:874 (fp), 1984/85:1379 (s) och 1984/85:2550 (m),
13. beträffande *traktorkort för 15-åringar*
att riksdagen avslår motion 1984/85:2565 (m),
14. beträffande *nytt förarprov m. m. vid körkortsförnyelse*
att riksdagen avslår motion 1984/85:1972 (c),
15. beträffande *utbildningen av trafiklärare*
att riksdagen avslår motion 1984/85:625 (s),
16. beträffande *ABC-utbildning i förarutbildningen*
att riksdagen avslår motion 1984/85:1384 (m),

Fordonsfrågor

17. beträffande *SOS-skyltar för svårt rörelsehindrade bilförare*
att riksdagen avslår motion 1984/85:527 (c),

18. beträffande *stänkskydd på personbilar*
att riksdagen avslår motion 1984/85:530 (s),
19. beträffande *förbättring av cykelbelysningen*
att riksdagen avslår motion 1984/85:441 (c),
20. beträffande *besikning av handreglage i bilar för handikappade*
att riksdagen avslår motion 1984/85:2573 (c),
21. beträffande *tidsintervall mellan kontrollbesiktningarna*
att riksdagen
- a. avslår motion 1984/85:2812 (m) yrkande 2,
 - b. avslår motion 1984/85:1996 (m),
22. beträffande *kvällsöppet hos Svensk Bilprovning*
att riksdagen lämnar motion 1984/85:736 (vpk) utan åtgärd,
23. beträffande *arkiveringen av protokoll från kontrollbesiktningar*
att riksdagen avslår motion 1984/85:554 (c),

Bilregisterfrågor

24. beträffande *registrering av mopeder*
att riksdagen avslår motion 1984/85:628 (c),
25. beträffande *upphörande av avställning*
att riksdagen lämnar motion 1984/85:1060 (s) utan åtgärd,

Vägmärkesfrågor

26. beträffande *förenklingar av vägmärkningssystemet m. m.*
att riksdagen avslår motionerna 1984/85:627 (m), 1984/85:1064 (m)
och 1984/85:2564 (m),
27. beträffande *information om lokalradiofrekvenser*
att riksdagen avslår motion 1984/85:386 (m),
28. beträffande *säkerhetsanordningar i plankorsningar m. m.*
att riksdagen avslår motion 1984/85:2569 (s),

Övriga trafiksäkerhetsfrågor

29. beträffande *en säkrare trafikmiljö för barnen*
att riksdagen lämnar motion 1984/85:739 (vpk) utan åtgärd,
30. beträffande *intensifiering av kampanjen mot rattonykterhet*
att riksdagen lämnar motion 1984/85:1970 (fp) yrkande 1 utan åtgärd,
31. beträffande *barnskydd i bil för tillfälligt bruk*
att riksdagen avslår motion 1984/85:2548 (fp) i denna del.

Stockholm den 12 november 1985

På trafikutskottets vägnar

Kurt Hugosson

Närvarande: Kurt Hugosson (s), Rolf Clarkson (m), Birger Rosqvist (s), Olle Grahn (fp), Gösta Andersson (c), Sven-Gösta Signell (s), Per Stenmarck (m), Rune Johansson (s), Margit Sandéhn (s), Hugo Bergdahl (fp), Görel Bohlin (m), Sten-Ove Sundström (s), Agne Hansson (c), Jarl Lander (s) och Viola Claesson (vpk).

1. Översyn av hastighetsgränserna (mom. 2)

Rolf Clarkson, Per Stenmarck och Görel Bohlin (alla m) anser

dels att den del av utskottets yttrande på s. 7 som börjar med "Trafiksäkerhetsutredningen (K 1973:07), vars" och slutar med "av hastighetsgränserna" bort ersättas med text av följande lydelse:

De nuvarande hastighetsgränserna 50, 70, 90 och 110 km/tim har tillämpats sedan år 1968. Under de snart 20 år som gått har det skett genomgripande förbättringar av bilarna. Bromsar, karosser, däck och inre säkerhet har t. ex. markant förbättrats. Genom kontrollbesiktningen sorteras de bilar ut som inte är trafiksäkra. Samtidigt som bilarna har förbättrats har standarden på vägar och väghållning höjts. Utbildningen för och kraven på förarna har successivt förbättrats och förstärkts.

Tiden är därför enligt utskottets mening nu mogen för en översyn av hastighetsgränserna. I många fall torde utvecklingen ha lett till att hastighetsgränser kan höjas. I andra fall kan det kanske vara motiverat med en sänkning av hastighetsgränsen. En översyn av hastighetsgränssystemet bör därför komma till stånd. För översynen bör en utgångspunkt vara att granska möjligheterna att höja de nuvarande hastighetsgränserna — under bibehållande av en god trafiksäkerhet. Utskottet biträder sålunda förslaget i motion 1984/85:2812 (m) yrkande 3.

Vad utskottet sålunda anfört om en översyn av hastighetsgränserna bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

dels att utskottets hemställan under 2 bort ha följande lydelse:

2. beträffande *översyn av hastighetsgränserna*
att riksdagen med bifall till motion 1984:85:2812 (m) yrkande 3 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet härom anfört,

2. Tidsintervall mellan kontrollbesiktningarna (mom. 21)

Rolf Clarkson, Per Stenmarck och Görel Bohlin (alla m) anser

dels att den del av utskottets yttrande på s. 20 som börjar med "TSV framhåll" och slutar med "utskottet motionsyrkandena" bort ersättas med text av följande lydelse:

Som framhålls i den sistnämnda motionen ökar bilarnas livslängd år från år. Bidragande faktorer till denna utveckling är — som också framhålls i motionen — att bilarna blir allt bättre, att garantiåtagandena under särskilt de första åren ökar och att bilägarna sköter sina bilar allt bättre. För den enskilde bilägaren betyder en utglesning av kontrollerna en stor tidsmässig och ekonomisk vinst. Några från samhällets synpunkt negativa effekter uppstår knappast.

Denna utveckling har enligt utskottets mening lett till att man bör kunna minska frekvensen av kontrollbesiktningar under de första fem åren av en bils livslängd, när det gäller bilar som inte använts i yrkesmässig trafik.

Såsom föreslås i motionen bör en översyn göras för att utreda möjligheterna att låta kontrollbesiktningarna inskränkas till en när bilarna är tre år gamla och en när de är fem år gamla innan man tillämpar ordningen med kontrollbesiktning varje år.

Vad utskottet sålunda anfört med anledning av motion 1984/85:2812 (m) i här aktuell del bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

Den förändring av ordningen för kontrollbesiktningarna som föreslås i motion 1984/85:1996 (m) innebär att ett alltför stort tidsmellanrum (två år) i förhållande till nuvarande ordning mellan besiktningarna skulle föreligga när bilarna blivit äldre och kan inte tillstyrkas. Utskottet avstyrker därför denna motion.

dels att utskottets hemställan under 21 bort ha följande lydelse:

21. beträffande *tidsintervall mellan kontrollbesiktningarna*
att riksdagen

- a. med bifall till motion 1984/85:2812 (m) yrkande 2 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet härom anfört,
- b. avslår motion 1984/85:1996 (m),

3. En säkrare trafikmiljö för barnen (mom. 29)

Viola Claesson (vpk) anser

dels att den del av utskottets yttrande på s. 28 som börjar med "Vikten av" och slutar med "utan åtgärd" bort ersättas med text av följande lydelse:

Planering för och ökade satsningar på kollektivtrafiken är den viktigaste vägen att gå för att förhindra överflödigt privatbilism och minska bilismen över huvud taget. Förutsättningen för att åstadkomma en tryggare trafikmiljö i allmänhet och för att skydda barnen i synnerhet är att satsa på en trafikpolitik som totalt innebär att kollektivtrafiken gynnas på privatbilismens bekostnad.

Trafikprognoser som hittills legat till grund för ställningstaganden i riksdagen överensstämmer inte med den verkliga utvecklingen. Biltrafiken har visat en tendens att öka betydligt snabbare. Beräkningar för Stockholmsområdet visar på en flerdubbel större ökning som en följd av trafikintensiteten.

Av olika forskaruppgifter framgår att den största orsaken till barnadödlighet är trafiken. Trots de insatser av informationsverksamhet som gjorts och trots att oskyddade trafikanter skall vara en prioriterad grupp har målen att minska barnens och de ungas andel i trafikolyckorna inte infriats. Bilismen utsätter barnen för både psykiska och fysiska skadeverkningar. Såväl antalet bilar som deras hastighet påverkar utsläppens giftighet. Uppmaningar som "ställ bilen hemma" har inte fått det genomslag som förvaltningarna hoppats på.

En allmän översyn av trafikmiljön bl. a. i syfte att minska privatbilismen särskilt i tätortsområden för att åstadkomma en trygg trafikmiljö för barnen är angelägen mot bakgrund av tillgängliga uppgifter om trafikens utveckling och bör komma till stånd.

Vad utskottet sålunda anfört med anledning av motion 1984/85:739 (vpk) bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

dels att utskottets hemställan under 29 bort ha följande lydelse:

29. beträffande *en säkrare trafikmiljö för barnen*
att riksdagen med bifall till motion 1984/85:739 (vpk) som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet härom anfört,

Särskilt yttrande

Villkor för trafik med s. k. A-traktorer m. m. (mom. 12)

Rolf Clarkson, Per Stenmarck och Görel Bohlin (alla m) anför:

Vi vill framhålla angelägenheten av att man vid beredningen inom kommunikationsdepartementet av TSV:s förslag om motorredskap och frågorna om A-traktorer överväger den bl. a. i motion 1984/85:2550 (m) upptagna frågan om en "ungdomsbil" och om villkoren för trafik med en sådan bil.

Av de ca 7 000 A-traktorer som för närvarande finns ägs ca 2 450 av unga som är 18 år eller yngre. Dessa använder A-traktorerna vanligen för nöjeskörningar o. d. För de unga torde A-traktorerna vara ett bättre fordonsalternativ än mopeder och motorcyklar med hänsyn till det bättre skydd i trafiken som A-traktorerna erbjuder.

A-traktorer orsakar emellertid — med hänsyn till den begränsade hastighet med vilken de får framföras — lätt trafikköer och trafikstockningar på vägarna. Denna nackdel skulle minskas om de unga hade tillgång till ett med A-traktorn likartat fordon, som får framföras med högre hastighet än 30 km/tim.

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

TU 1985/86:1

Sammanfattning	1
Motionerna	1
Utskottet	4
1 Vägtrafikfrågor	5
1.1 Förbudet att gå mot rött ljus	5
1.2 Hastighetsgränser för fordon	6
1.3 Förhindrande av obehörig användning av motordrivna fordon	8
1.4 Särskild hänsyn mot handikappade m. fl. i trafiken	9
1.5 Användning av larmlyktor på bärgningsbilar	10
1.6 Användning av bilbälte i baksätet m. m.	10
1.7 Skyddshjälm vid färd med moped klass II	11
1.8 Reflexer för fojgängare	12
2 Körkortsfrågor	12
2.1 Villkor för trafik med s. k. A-traktorer m. m.	12
2.2 Traktorkort för 15-åringar	14
2.3 Nytt förarprov m. m. som villkor för förnyelse av körkort	14
2.4 Utbildningen av trafiklärare	15
2.5 ABC-utbildning i förarutbildningen	16
3 Fordonsfrågor	17
3.1 SOS-skyltar för svårt rörelsehindrade bilförare	17
3.2 Stänkskydd på personbilar	17
3.3 Förbättring av cykelbelysningen	18
3.4 Besiktning av handreglage i bilar för handikappade	19
3.5 Tidsintervall mellan kontrollbesiktningarna	20
3.6 Kvällsöppet hos Svensk Bilprovning	20
3.7 Arkiveringen av protokoll från kontrollbesiktningar	21
4 Bilregisterfrågor	22
4.1 Registrering av mopeder	22
4.2 Upphörande av avställning	22
5 Vägmärkesfrågor m. m.	24
5.1 Förenklingar av vägutmärkningssystemet m. m.	24
5.2 Uppsättning av vägmärken med information om lokalradiofrekvenser	26
5.3 Säkerhetsanordningar i plankorsningar m. m.	26
6 Övriga trafiksäkerhetsfrågor	28
6.1 En säkrare trafikmiljö för barnen	28
6.2 Intensifiering av kampanjen mot rattonykterhet	28
6.3 Barnskydd i bil för tillfälligt bruk	29
7 Hemställan	30
Reservationer	32
Särskilt yttrande	34

