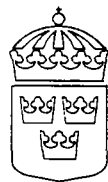


# Trafikutskottets betänkande

## 1989/90:TU9

Trafiksäkerhet och trafikföreskrifter  
m.m.



1989/90  
TU9

---

### Sammanfattning

I detta betänkande behandlas ett 60-tal motionsförslag angående trafiksäkerhet och trafikföreskrifter m.m., vilka framfördes i motioner som väcktes under den allmänna motionstiden i januari 1989.

Fördelade med hänsyn till det huvudsakliga innehållet behandlas motionsförslagen i följande huvudavsnitt i utskottets yttrande, nämligen Övergripande mål för trafiksäkerhetsarbetet m.m., Hastighetsgränser m.m., Åtgärder mot hastighetsöverträdelser, Övriga vägtrafikfrågor m.m., Kontrollbesiktningen m.m., Krav på utrustning i fordonen m.m., Körkortsfrågor samt Vägmarkesfrågor. De frågor som tas upp i de olika motionsförslagen framgår av rubriker inom huvudavsnitten i yttrandet.

Med anledning av två motionsförslag av m föreslår utskottet tillkännagivanden av riksdagen beträffande bättre stimulans till skrotning av bilar resp. beträffande bilavgaskraven och utveckling av tekniken för avgasrening.

Utskottet föreslår att motionsförslagen i övrigt avslås eller lämnas utan särskild åtgärd av riksdagen.

Vid betänkandet har fogats 28 reservationer. De frågor som reservationerna avser samt de partigrupper som avgett reservationerna framgår översiktligt i avsnittet 10 Hemställan (s. 43–46).

Vidare har vid betänkandet fogats ett särskilt yttrande av en s-ledamot om förläggning av bilprovningsstationer, m.m. samt ett av m-ledamöterna om låsningsfria bromsar.

Den 14 november 1989 anordnade trafikutskottet en offentlig utfrågning om trafiksäkerhet på väg, till vilken företrädare för elva myndigheter och 16 organisationer var inbjudna. I bilaga till betänkandet redovisas vad som förekom vid utfrågningen m.m.

# Motionerna

1989/90:TU9

1988/89:T201 av Ingegerd Anderlund och Ingvar Björk (båda s) vari yrkas

2. att riksdagen hos regeringen begär att informationsåtgärder vidtas för att öka beslutsfattarnas förståelse för de problem de äldre och synskadade upplever som gångtrafikanter,

3. att riksdagen hos regeringen begär förslag om ovillkorlig och straffsanktionerad väjningsplikt för cyklister på gemensamma och kombinerade banor måste införas.

1988/89:T204 av Claes Roxbergh m.fl. (mp) vari yrkas

2. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna att hastigheterna på våra vägar och gator bör sänkas med hänsyn till såväl trafiksäkerhet som miljö,

Motiveringen till yrkandet återfinns i motion 1988/89:Fö704 (mp).

1988/89:T222 av Bengt Westerberg m.fl. (fp) vari yrkas

7. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om uppdrag till länsstyrelserna att kartlägga eventuella behov av sänkta fartgränser för vägar inom särskilt föroreningskänsliga områden.

1988/89:T223 av Claes Roxbergh m.fl. (mp) vari yrkas

19. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna att hastighetsgränserna på vägarna sänks till maximalt 90 km/tim och 70 km/tim längs särskilt olycksdrabbade och föroreningskänsliga områden,

20. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna att trafiksäkerhetsverket bör utreda möjligheten att förse tunga lastbilar med färgade lampor som länds då fordonet överskrider den lagstadgade högsta hastigheten 70 km/tim.

1988/89:T225 av Carl Bildt m.fl. (m) vari yrkas

6. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om att avgaskrav och bilprovsningsbestämmelser inte får förhindra utveckling av, och försök med, ny teknik.

18. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om hastighetsgränser.

20. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om trafiksäkerheten.

1988/89:T240 av Arne Kjörnsberg m.fl. (s) vari yrkas

6. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om en ändring i 147 § vägtrafikkungörelsen, så att länsstyrelsen kan besluta om nedsättningar av hastighetsgränserna även för längre sträckor och större områden.

Motiveringen till yrkandet återfinns i motion 1988/89:Jo864 (s).

1988/89:T252 av Lars Werner m.fl. (vpk) vari yrkas

2. att riksdagen beslutar införa sänkta hastighetsgränser fr.o.m. maj månad 1989, 110 km/tim sänks till 100 km/tim samt 90 km/tim sänks till 80 km/tim.

Motiveringen till yrkandet återfinns i motion 1988/89:Jo962 (vpk).

1988/89:T258 av Lars Werner m.fl. (vpk) vari yrkas

4. att riksdagen beslutar sänka fartgränserna på det allmänna vägnätet generellt med 20 km/tim,

7. att riksdagen beslutar om ett nytt mål i trafiksäkerhetsarbetet som innebär att bilismens nuvarande utveckling skall brytas.

1988/89:T259 av Ivar Franzén (c) vari yrkas

2. att riksdagen begär att regeringen initierar och stödjer en omfattande upplysning om trafikens skadeverkningar och möjligheterna för den enskilde och företag att medverka till att minska dessa.

1988/89:T332 av Göthe Knutson (m) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om bättre, generösa och enhetliga regler för hela landet om skyltning vid allmänna vägar.

1988/89:T402 av Kenth Skårvik och Leif Olsson (båda fp) vari yrkas

1. att riksdagen hos regeringen begär en kartläggning av områden som ur trafiksäkerhetssynpunkt är särskilt utsatta,

2. att riksdagen hos regeringen begär att lämpliga insatser och åtgärder riktade till utsatta kommuner där den vägbaserade kollektivtrafiken också fungerar som skolskjutsar övervägs.

1988/89:T403 av Karin Israelsson (c) vari yrkas

2. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om minsta mönsterdjup på däck.

1988/89:T406 av Owe Andréasson och Helge Hagberg (båda s) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om trafiksäkerheten för barn som åker skolskjuts.

1988/89:T407 av Jan Strömdahl och Viola Claesson (båda vpk) vari yrkas att riksdagen hos regeringen begär en översyn över trafikreglerna i vägtrafikkungörelsen i syfte att ge de oskyddade trafikanterna — i första hand fotgängarna och i andra hand cyklisterna — ett klart definierat företräde i vägtrafiken.

1988/89:T408 av Björn Samuelson (vpk) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om kommunal bestämmanderätt om hastighetsgränser.

1988/89:T409 av Viola Claesson och Jan Strömdahl (båda vpk) vari yrkas att riksdagen beslutar om kommunal vetorätt gentemot länsstyrelserna vad gäller dispenser för trafik i reserverade körfält.

1988/89:T411 av Lars Sundin och Anders Castberger (båda fp) vari yrkas att riksdagen hos regeringen begär sådan ändring av kungörelsen

om kontrollbesiktning av motorfordon att veteranfordon av årsmodell 1939 eller tidigare endast behöver inställas till kontrollbesiktning en gång vart femte år.

1988/89:T412 av Roland Larsson (c) vari yrkas att riksdagen hos regeringen begär förslag till ändring av fordonskungörelsen (1972:595) i enlighet med vad i motionen anförts.

1988/89:T414 av Isa Halvarsson (fp) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om att sådana författningsändringar skall genomföras så att de i motionen angivna kraven på bättre utmärkning av långa/tunga fordon kan uppfyllas.

1988/89:T415 av Berit Löfstedt m.fl. (s) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om generella, regionala hastighetsbegränsningar.

1988/89:T416 av Göran Ericsson (m) vari yrkas att riksdagen hos regeringen begär förslag om sådan ändring i trafiklagstiftningen att tvingande regler införs om att låsningsfria bromsar skall finnas på fordon från årsmodell som regeringen bestämmer.

1988/89:T418 av Kjell Ericsson och Jan Hyttring (båda c) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om etablerande av bilprovningsanläggningar i Årjäng och Torsby.

1988/89:T419 av Grethe Lundblad och Ingrid Andersson (båda s) vari yrkas att riksdagen hos regeringen begär en översyn av vägtrafikkungörelsen och renhållningslagen med syfte att göra gångtrafikanternas trafikmiljö bättre.

1988/89:T420 av Göthe Knutson (m) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om en översyn av hastighetsbestämmelserna för lastbilar.

1988/89:T421 av Birgitta Hambræus och Göran Engström (båda c) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om rätt för diabetiker att inneha körkort för lastbil.

1988/89:T422 av Carl Frick (mp) vari yrkas

1. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om att hastigheterna på vägarna sätts maximalt till 90 km/tim.

2. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om att hastigheterna sätts till maximalt 70 km/tim i miljöstörda områden.

3. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om att möjligheten att införa följande straffsatser skall utredas så att hastighetsöverskridande på upp till 9 km/tim bötesbeläggs med 1 000 kr., att hastighetsöverskridande på 10 km/tim upp till 19 km/tim skall innebära att körkort beslagtas för en period av ett år samt att ett bötesbelopp på 2 000 kr. utdöms, att överskridanden

på 20 km/tim upp till 29 km/tim skall innebära att körkortet beslagtas för en period av två år och att ett bötesbelopp på 3 000 kr. utdöms, att hastighetsöverskridanden över 30 km/tim skall innebära att körkortet beslagtas för en period av två år samt att fordonet beslagtas oavsett vem som är ägaren samt att föraren döms till böter varvid böterna sätts till 150 kr. per timme som hastigheten överskrider den aktuella hastighetsgränsen.

Motiveringen till yrkandena återfinns i motion 1988/89:Ju219 (mp).

1988/89:T423 av Rune Thorén m.fl. (c) vari yrkas

2. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om säkerheten i lastbilstrafiken,

3. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om åtgärder mot hastighetsöverträdelser,

5. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om etablering av flera bilprovningsstationer.

1988/89:T426 av Bengt Silfverstrand och Birthe Sörestedt (båda s) vari yrkas att riksdagen hos regeringen begär att tidigare gällande regler för stänkskydd på personbilar skall återinföras.

1988/89:T427 av Berndt Ekholm m.fl. (s) vari yrkas

1. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om ett massivt informationsarbete för sänkta hastigheter.

2. att riksdagen hos regeringen begär att vägtrafikkungörelsen ändras så att det klart framgår att trafiksäkerhetsverket också skall väga in miljöhänsyn, när hastighetsgränser sätts,

3. att riksdagen hos regeringen begär att vägtrafikkungörelsen ändras så att det blir möjligt för länsstyrelse att fatta beslut om nedsättning av hastigheten för längre sträckor och för hela områden,

4. att riksdagen hos regeringen begär att trafiksäkerhetsverket får i uppdrag att se över hastighetsgränserna i föroreningsbelastade delar av landet.

1988/89:T429 av Arne Kjörnsberg (s) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om behovet av snara åtgärder vad gäller reglerna om vägrenskörning.

1988/89:T430 av Ivar Virgin (m) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om ändrade regler för debitering av extra avgift hos AB Svensk Bilprovning.

1988/89:T433 av Karin Israelsson m.fl. (c,m,fp) vari yrkas

1. att riksdagen beslutar att luftkuddar skall införas stegvis genom att de personbilar som inköps av staten utrustas med luftkudde,

2. att riksdagen beslutar att automatiskt skydd i form av luftkudde på sikt skall införas på alla personbilar i Sverige,

3. att riksdagen beslutar att särskild information om luftkuddar skall införas när bilstöd utges.

1988/89:T434 av Lena Öhrsvik (s) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om författningsändringar och anpassning till ECE-reglerna om utmärkning av långa och tunga fordon.

1988/89:T435 av Wiggo Komstedt och Bo Lundgren (båda m) vari yrkas att riksdagen begär att regeringen framlägger förslag om en mera flexibel metod för beräkning av böter vid fortkörning än den nu tillämpade i enlighet med vad i motionen beskrivs.

1988/89:T436 av Ingvar Karlsson i Bengtsfors och Marianne Andersson (båda c) vari yrkas att riksdagen hos regeringen begär att AB Svensk Bilprovning får i uppdrag att etablera bilprovning till Mellerud.

1988/89:T438 av Ingela Mårtensson (fp) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om generella sänkningar av hastighetsgränserna i Göteborgs- och Bohus län.

1988/89:T439 av Jan Sandberg (m) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om att befintliga och importerade gasdrivna fordon ges dispens från krav på avgas- och typgodkännande regler.

1988/89:T440 av Göthe Knutson (m) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om behovet av bilprovningens anläggningar i Årjäng och Torsby.

1988/89:T441 av Stig Bertilsson (m) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om en individualiserad provning av körkortsåterkallelse vid hastighetsöverträdelse.

1988/89:T447 av Rolf Clarkson m.fl. (m) vari yrkas

3. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om att en generell sänkning av hastighetsgränserna på det svenska vägnätet inte bör komma i fråga,

4. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om att trafikplaneringen bör inriktas på att åstadkomma en jämnare trafikrytm,

6. att riksdagen hos regeringen begär en översyn av hastighetsgränserna för motorfordon i enlighet med vad som anförts i motionen,

7. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om den genomförda ändringen av körkortslagen, den s.k. "30-lagen",

8. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om utredning om höjning av hastighetsgränsen för husvagnar från 70 till 90 km/tim,

11. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om upphävande av AB Svensk Bilprovningens monopol,

12. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om översyn av reglerna för besiktning av motorfordon,

13. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om högersväng i korsning med rött ljus.

1988/89:T716 av Leif Olsson och Kenth Skårvik (båda fp) vari yrkas

1. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna att en informationskampanj i syfte att få ner farterna på vägarna bör genomföras.

## Offentlig utfrågning

Trafikutskottet anordnade den 14 november 1989 en offentlig utfrågning om trafiksäkerhet på väg för att få belyst vad som görs och kan göras för att vända pågående utveckling mot en ökning av olyckorna i vägtrafiken. Till utfrågningen var inbjudna företrädare för elva myndigheter och 16 organisationer. Vad som förekom vid utfrågningen redovisas i *bilaga* till betänkandet.

## Utskottet

### 1 Inledning

Samtliga förslag som behandlas i detta betänkande framfördes i motioner som väcktes under den allmänna motionstiden vid 1988/89 års riksmöte, dvs. i januari i år.

Innan utskottet tar upp motionsförslagen till behandling vill utskottet erinra om målen för säkerhetsarbetet inom vägtrafiken, m.m.

På förslag i proposition 1987/88:50 om trafikpolitiken inför 1990-talet (1987/88 års trafikpolitiska proposition), bilaga 1. godkände riksdagen (bet. TU 1987/88:13, rskr. 159) i mars 1988 att det övergripande målet för trafikpolitiken skall vara att erbjuda medborgarna och näringslivet i landets olika delar en tillfredsställande, säker och miljövänlig trafikförsörjning till lägsta möjliga samhällsekonomiska kostnader. Det övergripande målet vidareutvecklades bl.a. i delmålet att transportsystemet skall utformas så att det motsvarar högt ställda krav på säkerhet i trafiken.

Såvitt avser arbetet med trafiksäkerhet på väg skulle detta delmål – i överensstämmelse med vad som fastlades av statsmakterna redan i de år 1982 godkända riktlinjerna för det framtida trafiksäkerhetsarbetet m.m. (prop. 1981/82:81, bet. TU 19 och bet. TU 26, rskr. 231) – mera konkret vara

1) att det totala antalet dödade och skadade i trafiken skall fortlöpande minskas,

2) att risken att dödas och skadas i trafiken skall fortlöpande minskas för alla trafikantkategorier,

3) att risken att dödas och skadas i trafiken skall minskas i högre grad för de oskyddade trafikanterna än för de skyddade, varvid barnens problem skall särskilt beaktas.

I 1987/88 års trafikpolitiska proposition framlades också närmare riktlinjer för trafiksäkerhetsarbetets fortsatta bedrivande. Riksdagen hade inte något att erinra mot dessa (prop. 1987/88:50 bil. 1 s. 196—232, bet. TU 16, rskr. 201).

Central förvaltningsmyndighet för frågor om säkerheten i vägtrafiken är trafiksäkerhetsverket (TSV). TSV skall särskilt svara för samordningen av trafiksäkerhetsarbetet.

För att bistå TSV i frågor om trafiksäkerhetsarbetets samordning och planering har ett råd för samordning och planering (trafiksäkerhetsrådet) knutits till verket. I rådet ingår — förutom generaldirektören för TSV — en företrädare på motsvarande nivå för envar av socialstyrelsen, vägverket, transportforskningsberedningen, skolöverstyrelsen, rikspolisstyrelsen, Svenska kommunförbundet, Landstingsförbundet samt Nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande (NTF).

I varje län finns en regional samordningsgrupp vars sammansättning i princip motsvarar sammansättningen av trafiksäkerhetsrådet. Således ingår företrädare för TSV-distrikt, länskolnämnd, polismyndighet, länsstyrelse, vägförvaltning, landsting, Kommunförbundets länsavdelning och länets trafiksäkerhetsförbund. Riktlinjer för samordningsgrupperna har fastställts av trafiksäkerhetsrådet.

NTF verkar som företrädare för och samordnare av det frivilliga trafiksäkerhetsarbetet. NTF:s medlemmar utgörs i huvudsak av riksorganisationer samt av länens trafiksäkerhetsförbund och trafiksäkerhetsföreningarna i Stockholm, Göteborg och Malmö.

TSV skall varje år lämna regeringen en programplan för trafiksäkerhetsrådets arbete under de kommande tre budgetåren. I TSV:s i år lämnade Trafiksäkerhetsprogram 1989 som avser perioden 1990/91—1992/93 prioriteras i det samordnade trafiksäkerhetsarbetet bl.a. åtgärder till förmån för barn i trafik, oskyddade trafikanter och nyblivna bilförare samt insatser för hastighetsanpassning.

Trafiksäkerhetsutvecklingen från 1970-talet till mitten av 1980-talet var (enligt uppgifter i 1987/88 års trafikpolitiska proposition s. 197—198) följande.

Det totala antalet polisrapporterade vägtrafikolyckor minskade under första hälften av 1970-talet. Efter en uppgång under åren 1975 och 1976 låg antalet sedan fram t.o.m. år 1982 på en relativt konstant nivå — ca 60 000. Mellan åren 1982 och 1986 skedde en ökning med ca 20 %.

Antalet dödade och skadade minskade fram till år 1981—1982 trots en tidvis kraftig ökning av trafiken. Under åren fram till 1987 ökade dock antalet dödade och skadade. Även risken att dödas och skadas i trafiken, mätt i relation till bilbeståndet, minskade markant fram till år 1981—1982. Därefter hade risken legat på i stort sett oförändrad nivå.



I fråga om vägtrafikolyckor med personskada m.m. har förhållandena under de senaste åren varit följande.

Motorfordonstrafiken har under åren 1987 och 1988 ökat successivt. Antalet registrerade bilar i trafik har sålunda ökat med 4 % under ettvarvt av åren. Antalet vägtrafikolyckor med personskada minskade emellertid med 6 % år 1987 i förhållande till år 1986 men ökade år 1988 med 10 %, då de var 6 % fler än det genomsnittliga antalet åren 1983—1987. Antalet sådana olyckor uppgick år 1988 till 17 207.

Under år 1988 dödades 813 personer i vägtrafiken mot 787 under år 1987 och 844 under år 1986. Antalet personer som skadades svårt var under år 1988 5 869 mot 5 423 under år 1987 och 5 804 under år 1986, och antalet lindrigt skadade var 16 969 mot 15 044 resp. 15 810.

Under första halvåret i år inträffade 7 525 polisrapporterade vägtrafikolyckor med personskada enligt den preliminära vägtrafikolycksstatistiken. Detta innebär en ökning med 4 % jämfört med första halvåret 1988 och med 15 % jämfört med medelvärdet för åren 1984—1988. Den största delen av ökningen skedde utanför tätbebyggda områden på vägar med en högsta tillåten hastighet av 90 km/tim, på vilka 43 % av olyckorna inträffade. På "70-vägar" inträffade 35 % av olyckorna och på "110-vägar" (fr.o.m. den 22 juni i år "90-vägar") 13 %.

Av de 7 525 olyckorna resulterade 292 olyckor i dödlig utgång (ökning med 23 % jämfört med år 1988), 1 945 i svår personskada (+ 1 %) och 5 288 i lindrig personskada (+ 4 %). Antalet dödade personer var under första halvåret i år 333 mot 265 under första halvåret 1988.

Regeringen har den 2 november i år bemyndigat kommunikationsministern att tillkalla en kommitté med parlamentarisk sammansättning för översyn av förarutbildningen och författningarna rörande körkort m.m.

Motionsförslagen sammanförs vid den följande behandlingen — med hänsyn till det huvudsakliga innehållet — i huvudavsnitten Övergripande mål för trafiksäkerhetsarbetet m.m., Hastighetsgränser m.m., Åtgärder mot hastighetsöverträdelser, Övriga vägtrafikfrågor m.m., Kontrollbesiktningen m.m., Krav på utrustning i fordonen m.m., Körkortsfrågor samt Vägmarkesfrågor.

Följande förkortningar används för de centrala, i sammanhanget aktuella författningarna, nämligen VTK för vägtrafikkungörelsen (1972:603), FK för fordonskungörelsen (1972:595), KKL för körkortslagen (1977:477), KKF för körkortsförordningen (1977:722) samt VMF för vägmarkesförordningen (1978:1001). För trafiksäkerhetsverket används förkortningen TSV.

### 2.1 Mål för trafiksäkerhetsarbetet m.m.

I motion T258 (vpk) framhålls att trafikolycksfallsstatistiken är skrämmande — trots att vi i vårt land har byggt upp en omfattande trafiksäkerhetsorganisation. Motionärerna kritiserar trafiksäkerhetsarbetet i offentlig regi för att det enligt dem bygger på ett accepterande av nuvarande trafiksituation. Det grundläggande målet för trafiksäkerhetsarbetet bör emellertid enligt motionärerna vara att tillgodose människans behov av att leva i ett så trafiksäkert samhälle som möjligt, vilket skall innebära att bilens andel av transporterna skall minskas till fördel för trafiksäkrare och miljövänligare transportmedel. Motionärerna begär därför (yrkande 7) att riksdagen skall uppställa ett nytt mål för trafiksäkerhetsarbetet som innebär att bilismens nuvarande utveckling skall brytas.

Utskottet vill, när det gäller fördelningen av trafik mellan olika delar av transportsystemet, erinra om det under 1987/88 års riksmöte fattade övergripande beslutet om trafikpolitiken. Trafikpolitiken skall enligt detta syfta till att medborgarna och näringslivet i landets olika delar skall erbjudas en tillfredsställande, säker och miljövänlig trafikförsörjning till lägsta möjliga samhällsekonomiska kostnader. Detta skall enligt beslutet ske bl.a. genom att transportsystemet utformas så att medborgarnas och näringslivets transportbehov tillgodoses. För att detta skall uppnås fastlades i beslutet riktlinjer för utvecklingen av olika delar av transportsystemet — såsom flyg-, järnvägs- och vägtrafik. I beslutet konstaterades att bilismen svarar för merparten av persontransporterna och att bilismen är en förutsättning för att samhällets behov av transporter skall kunna tillgodoses. Vidare konstaterades att lastbilstrafiken i framtiden kommer — liksom hittills har varit fallet — att ha stor betydelse för att tillgodose det svenska näringslivets behov av transporter och för att bidra till utvecklingen av nya transportlösningar.

Det kan med anledning av motionsförslaget framhållas att — inom ramen för det trafikpolitiska beslutet — åtgärder beslutades som bl.a. stöder järnvägstrafiken.

Utskottet ställer sig bakom det beslutade övergripande målet för trafikpolitiken och kan inte stödja den förändring av detsamma som ett bifall till motionsförslaget skulle innebära. Detta avstyrks således.

### 2.2 Den "mänskliga faktorns" betydelse för trafiksäkerheten

I motion T225 (m) framhålls att faktorer som i hög grad medverkar till vägtrafikolyckor är — förutom trafikmiljön och bilarna — de psykologiska faktorerna, dvs. förarnas omdöme, nykterhet, hälsa, ålder, erfarenhet, kunskaper etc. Motionärerna begär (i del av yrkande 20) ytterligare insatser för att klargöra de psykologiska faktorernas betydelse i trafiken så att information och andra åtgärder kan satsas rätt.

Forsknings- och utvecklingsverksamhet (FoU) inom det område som motionsförslaget avser bedrivs inom statens väg- och trafikinstitut (VTI), som har till uppgift att bedriva FoU som bl.a. avser vägar, vägtrafik och säkerhet i vägtrafik. VTI skall också bedriva informations- och dokumentationsverksamhet inom sitt område. FoU-arbetet genomförs bl.a. inom programmet Trafikant och fordon, vilket är inriktat på (1) beskrivning av trafikantens informationsinhämtning, prestationsförmåga och beteende samt fordonens och fordonskomponenters funktion, (2) utredning av samspelet mellan trafikant, fordon och väg- och trafikmiljö samt (3) redovisning av underlag för utformning och utvärdering av åtgärder inriktade mot trafikanten, fordonet och väg- och trafikmiljön.

Arbetet inom programmet Trafikant och fordon baseras i hög grad på empirisk och experimentell verksamhet i fält och i laboratorier. Man studerar hur trafikanterna påverkas av fordonen och av väg- och trafikmiljön. Det kan framhållas att man vid VTI har vidareutvecklat en körsimulator.

Nämnda verksamhet vid VTI torde tillgodose önskemål bakom det här aktuella motionsförslaget, varför det kan lämnas utan initiativ från riksdagens sida. Det avstyrks sålunda.

### 2.3 Åtgärder mot trafikens skadeverkningar genom utsläpp av koldioxid

I motion T259 (c) påpekas att vid förbränning av förnybar energi koldioxiden — som framkommer vid all förbränning — ingår i naturens kretslopp, medan vid förbränning av fossila bränslen, såsom olja, luftens koldioxidhalt ökar och skapar "växthuseffekten", som innebär att jordens medeltemperatur stiger och klimatförändringar som kan få förödande verkningar uppstår successivt. Då därför enligt motionären utsläppen av koldioxid från fossila bränslen radikalt måste minskas och trafiken har en betydande andel i koldioxidutsläppen begär han (yrkande 2) att regeringen skall ta initiativ till och stödja en omfattande upplysning dels om trafikens skadeverkningar genom skadliga avgasutsläpp, dels om möjligheterna för den enskilde och för företaget att medverka till att minska dessa utsläpp.

Bensinen och dieselbränslet består till största delen av olika kolväten som reagerar med luftens syre och huvudsakligen bildar koldioxid och vatten. I praktiken släpper bilarna dessutom ifrån sig tusentals andra ämnen som ett resultat av olika reaktioner som inträffar under förbränningen och brister i det tekniska systemet och på grund av att bensinen innehåller små mängder av olika tillsatser och föroreningar.

I proposition 1987/88:85 om miljöpolitiken inför 1990-talet framhölls att risken för långsiktig klimatförsämring till följd av utsläpp av bl.a. koldioxid utgör ett av de särskilt allvarliga, rentav livsavgörande hoten mot miljön. I samband med behandlingen av propositionen begärde riksdagen (bet. JoU 1987/88:23 s. 83, rskr. 373) med anledning av motionsförslag att regeringen skulle klarlägga energianvändningens

effekter på koldioxidhalten i atmosfären och utarbeta ett program för att minska utsläppen av koldioxid till vad naturen tål. Som ett nationellt delmål borde anges att koldioxidutsläppen inte borde ökas utöver den nivå de hade år 1988. Mot bakgrund av 1987/88 års beslut om miljöpolitiken har påbörjats olika utredningar m.m.

Sålunda uppdrog regeringen i september 1988 åt statens naturvårdsverk att utarbeta och senast den 30 mars 1990 redovisa förslag till nytt handlingsprogram mot luftföroreningar och försurning. Under våren 1989 har verket avlämnat delrapporten Växthuseffekten. Orsak, effekter och möjliga åtgärder, vilken utgör en lägesrapport om klimatpåverkande luftföroreningar m.m. Förslag till åtgärder mot sådana luftföroreningar avser verket lämna i slutredovisningen för uppdraget. I delrapporten konstateras att det inte finns några reningstekniska lösningar att tillgå för att begränsa koldioxidutsläppen. Åtgärder för att begränsa dessa utsläpp berör enligt rapporten i första hand energiproduktionen och transportererna -- i fråga om transportererna genom förändringar i trafikens volym och sammansättning, övergång till mer bränslesnåla motorer, introduktion av alternativa drivmedel, hastighetsbegränsningar m.m.

Den år 1988 tillkallade miljöavgiftsutredningen (ME 1988:03) har med anledning av tilläggsdirektiv i april i år (dir. 1989:33) nyligen i betänkandet (SOU 1989:83) Ekonomiska styrmedel i miljöpolitiken redovisat överväganden och förslag rörande användande av miljöavgifter och andra ekonomiska styrmedel inom energi- och trafikområdena. Förslagen avser främst utsläppen av svavel, kväveoxider och koldioxid.

Frågor om koldioxidutsläppen behandlas också inom ramen för ett utredningsarbete som utförs av statens naturvårdsverk, statens energiverk och transportforskningsberedningen och som syftar till att förslag till miljöanpassat energisystem och miljöanpassat transportsystem skall läggas fram i början av år 1990. Arbetsnamnet för arbetet avseende transportsystem är Luftföroreningar från trafik. Utveckling och påverkansmöjligheter.

Det finns enligt utskottets mening anledning räkna med att vad som framkommer genom det nämnda utredningsarbetet kommer att tillgodoses syftet med motionsförslaget. Det bör därför inte föranleda något initiativ av riksdagen utan kan avslås.

#### 2.4 Jämnare trafikrytm för att minska skadliga avgasutsläpp

I motion T447 (m) påpekas att en bil som — med motorn gående på tomgång — har stannats upp vid ett stoppljus eller i en bilkö släpper ut lika mycket kolväten som 50 bilar som körs förbi med en hastighet av 50 km/tim. Vidare påpekas att en bil som står med motorn på tomgång släpper ut lika mycket kväveoxid per minut som 13 förbipasserande bilar. Mot denna bakgrund begär motionärerna (yrkande 4) att trafikplaneringen skall inriktas på att åstadkomma en jämnare trafikrytm.

Vägverket har i juni i år lagt fram rapporten Vägtrafiken och miljön (Publ. 1989:28) i syfte att förmedla en grundläggande förståelse för hur vägtrafiken och väghållningen — med tyngdpunkt på bilavgaserna och deras verkningar — påverkar miljön.

En rad åtgärder inom området trafikplanering/samhällsåtgärder anges (s. 64) för att reducera transportsektorns avgasutsläpp såsom anordnande av förbifartsleder, ändrad lokalisering av olika aktiviteter m.m.

För närvarande arbetar den år 1988 tillkallade storstadstrafikkommittén (K 1988:01) med att ta fram ett samlat underlag för begränsning av trafikens hälso- och miljöeffekter i storstadsområdena. Härvid skall enligt direktiven för arbetet (dir. 1988:20 och dir. 1988:55) bl.a. belysas förutsättningarna för och miljökonsekvenserna av att genom utbyggnad av kringfartsleder avlasta stadskärnorna från trafik samt förutsättningarna för att skapa rationella trafiklösningar för stadskärnornas varuförsörjning.

Mot denna bakgrund synes det inte vara erforderligt med något uttalande av riksdagen om betydelsen av trafikplanering för att minska avgasutsläppen. Motionsförslaget bör därför inte föranleda något initiativ av riksdagen utan kan avslås.

### 3 Hastighetsgränser m.m.

#### 3.1 Gällande bestämmelser m.m.

Bestämmelser om allmän maximihastighet gällde fr.o.m. år 1907 till in på 1930-talet. Därefter gällde hastighetsbegränsning för bussar och lastbilar.

Den 1 juli 1955 infördes allmän hastighetsbegränsning inom tätbyggt område (prop. 1955:172, bet. 2LU 34, rskr. 351, SFS 313).

Efter tillfälliga hastighetsbegränsningar under olika tidsperioder fr.o.m. år 1960 inleddes — efter beslut av riksdagen år 1967 (prop. 1967:111, bet. 3LU 38, rskr. 254) — försöksverksamhet med allmän differentierad hastighetsbegränsning. Hastigheterna bestämdes till 70, 90, eller 110 km/tim. Även 130 km/tim förekom. Försöksverksamheten redovisades i proposition 1978/79:36, i vilken också lämnades en redogörelse för en av TSV — i samråd med rikspolisstyrelsen och vägverket — framtagna metod för att fastställa lämplig hastighetsgränser med hänsyn till väg- och trafikförhållanden (en s.k. olyckskvot användes som trafiksäkerhetsmått). Genom riksdagens beslut med anledning av propositionen (bet. TU 1978/79:10, rskr. 127) avslutades försöksverksamheten och permanentades systemet med differentierad hastighetsbegränsning. Det förutsattes att metoderna för att bestämma hastighetsgränser med hänsyn till väg- och trafikförhållanden m.m. skulle vidareutvecklas.

Därefter har gällt hastighetsgränserna 50, 70, 90 och 110 km/tim. Fram till år 1986 kunde TSV även föreskriva hastighetsgränser 130 km/tim men den användes inte.

Gällande bestämmelser är följande (64 § VTK).

Inom tätbebyggt område får fordon inte föras med högre hastighet än 50 km/tim. Utom tätbebyggt område får fordon 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.

År 1979 föreskrev regeringen av energiskäl i särskilda förordningar att ett motordrivet fordon inte fick föras med högre hastighet än 90 km/tim under tiden den 21 juni – den 15 oktober 1979 (SFS 1979:460 och 745).

I en förordning (1989:263) om särskild hastighetsbegränsning föreskrev regeringen den 11 maj i år – med hänsyn till att trafiken ökar under sommarmånaderna och till att antalet dödsolyckor och olyckor med personskador hade ökat kraftigt redan under förfluten del av året – att ett motordrivet fordon inte fick föras med högre hastighet än 90 km/tim under tiden den 22 juni – den 20 augusti 1989. Beslutet innebar hastighetssänkning på våra ca 550 mil "110-vägar".

Genom beslut den 8 augusti i år har TSV föreskrivit sänkning av högsta tillåtna hastighet från 110 km/tim till 90 km/tim fr.o.m. den 21 augusti på ca 60 mil vägar i storstadsregionerna.

Statens väg- och trafikinstitut (VTI) följer hastighetsutvecklingen genom återkommande mätningar på ett antal platser i landet. Enligt dessa mätningar har hastigheterna under 1980-talet successivt ökat. Den totala ökningen av medianhastigheten på landsväg har varit 3 km/tim. Hastighetsmätningar som gjordes i april i år visar emellertid att hastigheterna under det senaste året har minskat på alla typer av vägar. Den största förändringen har skett på "90-vägar", på vilka hastigheten har minskat med 1,5–2,0 km/tim.

## 3.2 Översyn av hastighetsgränser, m.m.

### 3.2.1 Hastighetsgränser av miljöskäl genom TSV

Gällande, ovan redovisade, bestämmelse i 64 § VTK om bemyndigande för TSV att besluta om hastighetsgränser över bashastigheten anknytter till den inledande bestämmelsen om hastighet i VTK (60 §) att fordons hastighet skall anpassas till vad trafiksäkerheten kräver.

Enligt bestämmelserna i 147 § VTK om lokala trafikföreskrifter har gällt att kommunen eller – i fråga om vägar för genomfartstrafik – länsstyrelsen äger meddela föreskrifter om färdhastighet med avvikelser från högsta hastigheten 50 km/tim inom tätbebyggt område eller om begränsning av hastigheten på "70-", "90-" eller "110"-väg.

I 1987/88 års trafikpolitiska proposition konstaterades (s. 88–89) att hastighetsbegränsningen på en vägsträcka var resultatet av en sammanvägd bedömning av flera olika faktorer och att det fanns möjligheter att beakta miljöeffekter vid fastställande av hastigheten för en vägsträc-

ka. Enligt föredragande departementschefens mening borde det emellertid uttryckas tydligare att länsstyrelsen vid sin sammanvägning av olika faktorer också skulle beakta buller- och luftföroreningsfaktorer. Departementschefen förutsatte dock att bedömningen även framgent skall avse enskilda vägsträckor och att den fastställda hastighetsgränsen skall vara ett resultat av en sammanvägd bedömning. Departementschefen anförde att han avsåg att återkomma till regeringen med förslag i denna del. Riksdagen lämnade det anförda utan erinran (bet. TU 1987/88:23 s. 18, rskr. 324).

Den 1 januari 1989 kompletterade regeringen nämnda bestämmelser i 147 § VTK med bestämmelser om att avvikelser från högsta tillåten hastighet eller begränsning av denna skall vara motiverad av hänsyn till trafiksäkerheten, framkomligheten eller miljön (SFS 1988:1086).

I motion T427 (s) begärs dels att VTK skall ändras så att det klart framgår att TSV också skall väga in miljöhänsyn, när hastighetsgränser sätts (yrkande 2), dels att TSV skall få i uppdrag att se över hastighetsgränserna i föroreningsbelastade delar av landet (yrkande 4). Enligt motionärerna torde sänkningar av hastighetsgränserna vara påkallade i västra och i sydligaste Sverige samt i Stockholmsområdet.

Till grund för TSV:s beslut den 8 augusti i år att fr.o.m. den 21 augusti sänka högsta tillåten hastighet på vägar i storstadsregionerna som tidigare varit 110 km/tim till 90 km/tim ligger enligt underhandsuppgift från TSV bl.a. vad som anføres i en inom verket utarbetad promemoria 1989-06-08: Sammanvägd bedömning vid åsättande av högsta tillåten hastighet. Enligt promemorian anses ovan refererade uttalanden m.m. i 1987/88 års trafikpolitiska beslut utgöra stöd för att — inom ramen för en sammanvägd bedömning — TSV äger beakta miljöskäl vid fastställande av hastighetsgränser för enskilda vägsträckor.

I regleringsbrevet i juni i år för budgetåret 1989/90 avseende anslag till trafiksäkerhet uppdrog regeringen åt TSV att redovisa olika kriterier för att fastställa hastighetsgränser för andra vägar än tätortsvägar. TSV skall bl.a. belysa möjligheterna att vidareutveckla dagens system för fastställande av hastighetsgränser. Förutsättningarna för och effekterna av att använda sig av ett samhällsekonomiskt synsätt skall redovisas. Särskilt skall redovisas hastighetsgränsernas betydelse för miljön. Uppdraget skall redovisas senast den 1 mars 1990.

Som redovisats ovan tar TSV redan nu hänsyn till miljön vid fastställande av hastighetsgränser. Det kan emellertid finnas anledning att överväga om det inte av författning bör klart framgå att TSV skall ta hänsyn även till miljön då verket fastställer hastighetsgränser. Detta bör beaktas i samband med kommande överväganden om vartill resultat av det åt TSV lämnade utredningsuppdraget bör leda.

Den i TSV:s utredningsuppdrag ingående uppgiften att redovisa hastighetsgränsernas betydelse för miljön torde i förening med den av TSV den 8 augusti redan beslutade hastighetsbegränsningen få anses tillgodose motionärernas önskemål om initiativ till hastighetsbegränsningar i föroreningsbelastade områden.

Med hänsyn till det anförda synes motionsförslagen inte nu böra föranleda något initiativ av riksdagen. De avstyrks således.

### 3.2.2 Allmän översyn av hastighetsgränserna

Med hänsyn till att bilar och vägar har förbättrats sedan de nuvarande hastighetsgränserna bestämdes begärs i motion T447 (m) (yrkande 6) en översyn av hastighetsgränserna som skall kunna resultera i såväl höjningar som sänkningar av hastighetsgränser.

Förutom ovannämnda uppdrag beträffande hastighetsgränser genomför TSV enligt underhandsuppgift en övergripande översyn av nuvarande system med differentierad hastighetsbegränsning. Detta torde tillgodose syftet med motionsförslaget, som därför inte bör föranleda något initiativ av riksdagen utan kan avslås.

### 3.3 Ändringar av hastighetsgränser

Motionsförslag om *sänkning av hastighetsgränser* framförs av vpk- och mp-ledamöter i sex motioner. Utgångspunkt för motionsförslagen var de i januari i år gällande hastighetsgränserna.

I motion T204 (mp) begärs (yrkande 2) sålunda — utan att motionärerna anger den högsta tillåtna hastighet som önskas — att hastighetsgränserna på vägar och gator skall sänkas med hänsyn till såväl trafiksäkerhet som miljö.

I motion T252 (vpk) begärs (yrkande 2) att fr.o.m. maj 1989 hastighetsgränserna 110 och 90 km/tim skall sänkas med 10 km/tim till 100 resp. 80 km/tim och i motion T258 (också vpk) (yrkande 4) att hastighetsgränserna på vägarna generellt skall sänkas med 20 km/tim.

I motion T223 (mp) begärs (yrkande 19) att hastighetsgränserna skall sänkas till 90 km/tim och till 70 km/tim i särskilt olycksdrabbade och föroreningskänsliga områden samt i motion T422 (mp) dels att en generell sänkning av hastighetsgränserna sker till 90 km/tim för att antalet dödade och skadade i trafiken skall minska (yrkande 1), dels att hastighetsgränserna bestäms till högst 70 km/tim i miljöstörda områden (yrkande 2).

I två motioner av m-ledamöter anser man däremot att *hastighetsgränser inte bör sänkas generellt*. I motion T225 (m) motsätter sig motionärerna sålunda en generell sänkning av hastighetsgränserna. De begär (yrkande 18) att hastighetsgränserna skall bestämmas så att trafikanterna i större utsträckning anser hastighetsgränserna motiverade. Enligt motionärerna blir då efterlevnaden av hastighetsbestämmelserna större och trafikrytmen jämnare, vilket innebär positiva effekter på trafiksäkerheten och miljön. I motion T447 (m) begärs (yrkande 3) att en generell sänkning av hastighetsgränserna inte skall komma i fråga. Enligt motionärerna skulle en generell sänkning av hastighetsgränserna troligen ge knappt påvisbara minskningar av avgasutsläppen.

Preliminära beräkningar visar att sänkningen av hastighetsgränsen 110 km/tim till 90 km/tim under sommarmånaderna 1989 inte bara har



hejdat ökningen av antalet vägtrafikolyckor med personskada utan även har lett till en minskning av antalet sådana olyckor. Antalet vägtrafikolyckor på de tidigare "110-vägarna" minskade sålunda med ca 24 %.

Utskottet är i avvaktan på resultat av det ovan redovisade, åt TSV lämnade uppdraget att vidareutveckla systemet för fastställande av hastighetsgränser — innefattande även hänsyn till miljön — inte berett att nu göra sådana generellt inriktade uttalanden om hastighetsgränserna som begärs i här aktuella motionsförslag av vpk- och mp-ledamöter å ena sidan och av m-ledamöter å andra sidan. Utskottet konstaterar att förslagen i vpk- och mp-motionerna om hastighetsbegränsning till 90 km/tim har tillgodosetts genom de beslut under innevarande år om denna hastighetsgräns som har fattats av regeringen och av TSV och som har redovisats ovan.

De här aktuella motionsförslagen bör således inte föranleda något initiativ av riksdagen. De avstyrks därmed.

### 3.4 Hastighetsgräns för tung lastbil

Enligt 66 § VTK får buss, vars totalvikt överstiger 3,5 ton, inte föras med högre hastighet än 90 km/tim. Lastbil, vars totalvikt överstiger 3,5 ton (tung lastbil), får inte föras med högre hastighet än 70 km/tim eller, på motorväg eller motortrafikled, 90 km/tim. Om ytterligare fordon har kopplats till en buss eller en lastbil gäller lägre hastighetsgränser. Nu angivna hastighetsgränser gäller i den mån inte lägre hastighet gäller för aktuell väg.

I motion T420 (m) anförs att högsta tillåten hastighet för "tung" buss under år 1974 höjdes från 70 km/tim till 90 km/tim med hänsyn till att bussarnas konstruktion ansågs ha nått sådan kvalitet att det inte förelåg några hinder mot att höja högsta tillåten hastighet för dem. Motionären framhåller att det i dag anses att lastbilarnas konstruktion i och för sig inte längre motiverar hastighetsgränsen 70 km/tim och att detta i vart fall gäller lastbil utan släpfordon. Motionären begär en översyn av hastighetsbestämmelserna som skall syfta till att högsta tillåtna hastighet för tung lastbil skall vara 90 km/tim i likhet med vad som gäller för "tung" buss.

Enligt uppgift under hand kommer frågan om hastighetsgåns för tung lastbil att omfattas av förutskickade överväganden inom TSV om hastighetsgränser. I avvaktan på dessa överväganden bör motionen inte föranleda något initiativ av riksdagen. Motionen avstyrks således.

### 3.5 Hastighetsgräns för bil med husvagn

För en bil med husvagn av vanlig typ gäller enligt 66 § VTK att högsta tillåtna hastighet är 70 km/tim — i den mån inte lägre hastighet gäller för aktuell väg.

I motion T447 (m) begärs (yrkande 8) att hastighetsgränsen för bil med husvagn skall höjas till 90 km/tim Som motivering för en höjning av

hastighetsgränsen framhålls bl.a. att husvagnarna har utvecklats i tekniskt avseende samt att trafiksäkerheten skulle förbättras genom att antalet omkörningar skulle bli färre.

Enligt underhandsuppgift kommer även frågan om hastighetsgräns för bil med husvagn att omfattas av förutskickade överväganden inom TSV om hastighetsgränser. I avvaktan på dessa överväganden bör inte heller här aktuellt motionsförslag föranleda något initiativ av riksdagen. Det avstyrks således.

### 3.6 Befogenhet för länsstyrelse att föreskriva hastighetsgränser utan lokal begränsning

Som redovisats ovan äger TSV enligt 64 § VTK föreskriva att högsta tillåten hastighet skall vara 90 eller 110 km/tim i stället för de i VTK föreskrivna högsta tillåtna hastigheterna 50 km/tim inom tätbebyggt område och 70 km/tim utom sådant område.

För viss väg eller vägsträcka eller för samtliga vägar inom ett visst område äger emellertid enligt 147 § VTK länsstyrelsen (i fråga om vägar avsedda för genomfartstrafik) och kommunen (i fråga om övriga vägar) meddela lokala trafikföreskrifter om färdhastighet med avvikelse uppåt eller nedåt från hastigheten 50 km/tim eller med avvikelse nedåt från hastigheterna 70, 90 och 110 km/tim och hastigheterna enligt VTK för vissa slag av fordon och fordonskombinationer. Det krävs att de lokala trafikföreskrifterna om färdhastighet skall vara motiverade av hänsyn till trafiksäkerheten, framkomligheten eller miljön.

I fem motioner framförs förslag som syftar till att länsstyrelse av hänsyn till miljön skall få föreskriva sänkning av hastighetsgränser utan lokal begränsning, nämligen motionerna T222 (fp) yrkande 7, T240 (s) yrkande 6, T415 (s), T427 (s) yrkande 3 samt T438 (fp).

Enligt utskottets mening bör inte länsstyrelsens befogenhet att meddela föreskrifter om färdhastighet ökas och TSV:s befogenhet härför i motsvarande mån minskas utöver vad som följer av för närvarande gällande bestämmelser. Utskottet vill framhålla att TSV har den samlade överblick m.m. som behövs för överväganden om hastighetsgränser utan lokal begränsning. Utskottet vill också erinra om förutskickade överväganden inom TSV om system för fastställande av hastighetsgränser, varvid bl.a. hastighetsgränsernas betydelse för miljön skall beaktas. De här aktuella motionsförslagen avstyrks sålunda.

### 3.7 Utsträckning av kommunens befogenhet att föreskriva hastighetsbegränsningar

I motion T408 (vpk) anför motionären bl.a. att kommunerna i många fall förvägras fullfölja initiativ till hastighetsbegränsningar, i fall då beslut härom skall fattas av länsstyrelserna. Enligt motionären är det kommunerna som kan göra den mest välgrundade bedömningen om

en hastighetssänkning behövs eller inte behövs. Han begär därför att kommunen skall utan inskränkning få föreskriva begränsning av högsta tillåten hastighet på vägar inom kommunen.

Utskottet anser att — inom ramen för lokala trafikföreskrifter — länsstyrelsen och inte kommunen bör få föreskriva högsta tillåten hastighet på genomfartsvägar. Utskottet anser sålunda att nuvarande ordning inte bör ändras och avstyrker därmed motionen.

## 4 Åtgärder mot hastighetsöverträdelser

### 4.1 Massiva informationsinsatser

I motion T427 (s) anförs bl.a. att en allt intensivare informationsinsats krävs för att hastigheterna skall sänkas, och motionärerna begär (yrkande 1) ett massivt informationsarbete i detta syfte.

I motion T716 (fp) anförs bl.a. att en bättre respekt för hastighetsgränserna uppnås genom information och övervakning än genom dekret, som enligt motionärerna förmodligen skulle störa trafikrytmen med ökade avgasutsläpp som följd. Motionärerna begär (yrkande 1) att en informationskampanj i syfte att nedbringa hastigheterna på vägarna skall genomföras.

Hastighetsanpassning utgör ett av de områden som i TSV:s Trafiksäkerhetsprogram 1989 prioriteras i det samordnade trafiksäkerhetsarbetet. Inom ramen för denna del av trafiksäkerhetsprogrammet skall TSV informera om hastighetsregler samt NTF fortsätta den Dämpa farten-kampanj som NTF startade år 1986. Även andra myndigheter deltar i arbetet för hastighetsanpassning hos trafikanterna. Beslutet om hastighetssänkning från 110 km/tim till 90 km/tim på våra större vägar under sommaren 1989 åtföljdes av särskilda informationsinsatser.

Nämnda informationsåtgärder får bara ses som en del av de informationsinsatser som behövs för att få fordonsförarna att rätta sig efter hastighetsgränserna. Utskottet förutsätter att behovet av kraftfulla informationsinsatser beaktas, varför motionsförslagen inte bör föranleda något initiativ av riksdagen utan kan avslås.

### 4.2 Skärpning av påföljderna

För två år sedan beräknade man att ungefär hälften av dagens trafik går med hastigheter över de tillåtna. Beräkningar av statens väg- och trafikinstitut (VTI) visade att ca 200 människoliv skulle kunna sparas årligen om ingen överskred hastighetsgränserna (SOU 1987:43).

Ansvar för trafikövervakning ligger enligt polislagen (1984:387) på polisen.

Den som överskrider högsta tillåtna färdhastighet kan enligt 164 § VTK dömas till böter högst 1 000 kr. Alternativt kan en allvarigare hastighetsöverträdelse föranleda bötesstraff (med dagsböter) för vårdslöshet i trafik eller fängelsestraff för grov vårdslöshet i trafik enligt 1 § lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott.

Hastighetsöverträdelse kan också enligt bestämmelser i KKL leda till varning eller återkallelse av körkortet. Varning och återkallelse beslutas av förvaltningsdomstol (länsrätt i första instans) efter ansökan av allmänt ombud, som är knuten till länsstyrelsen. Under vissa förutsättningar kan en varning beslutas genom att körkortshavaren godkänner ett föreläggande från det allmänna ombudet. Varning och återkallelse kan föregås av omhändertagande av körkortet, som beslutas av polismyndighet eller åklagare.

När det gäller böter enligt VTK kan föraren — enligt bestämmelser i 48 kap. rättegångsbalken och i riksåklagarens beslut (1981:716) om ordningsbot för vissa brott — av polisman föreläggas ordningsbot för överskridande av högsta tillåtna hastighet med följande belopp.

- När hastighetsgränsen är 50 km/tim eller lägre, 600 kr. i böter vid överskridande med upp till 15 km/tim och 800 kr. vid överskridande med över 15 km/tim upp t.o.m. 30 km/tim.
- När hastighetsgränsen är högre än 50 km/tim, 400 kr. i böter vid överskridanden med upp till 15 km/tim, 600 kr. vid överskridande med över 15 km/tim upp t.o.m. 30 km/tim samt 800 kr. vid överskridande med över 30 km/tim upp t.o.m. 40 km/tim.

Har högsta tillåtna hastighet överskridits med mer än 30 km/tim resp. 40 km/tim skall målet överlämnas till åklagaren. Därvid kan högsta bötesbelopp, 1 000 kr., enligt 164 § VTK ifrågakomma. De angivna bötesbeloppen gäller fr.o.m. den 1 juli 1987, då de skärptes i förhållande till tidigare, då bl.a. den högsta ordningsbot som kunde föreläggas av polisman var 600 kr. RÅ:s beslut kompletterades med föreskrifter för den särskilda hastighetsbegränsningen sommaren 1989.

Riksdagen antog under våren 1986 vissa ändringar i 16 § KKL som bl.a. innebär att *körkort skall återkallas* i större utsträckning än vad som tidigare har varit fallet vid grova hastighetsöverträdelser (prop. 1985/86:115, bet. TU 27, rskr. 348). Ändringarna i nu nämnt avseende trädde i kraft den 1 juli 1986 och innebär att ett överskridande av den tillåtna hastigheten med mer än 30 km/tim skall vara av den arten att återkallelse av körkortet kan komma i fråga. I vissa fall — vid begränsningar till låga hastigheter såsom t.ex. till 30 km/tim utanför skolor m.m. — skall redan ett överskridande med 20 km/tim kunna anses vara av den karaktären att återkallelse bör komma i fråga (prop. s. 9).

Fr.o.m. den 1 juli 1987 gäller att *ett fordon som har använts vid brott enligt lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott får förklaras förverkat*, om det är uppenbart att detta behövs för att förebygga fortsatt sådan brottslighet och förverkande inte är oskäligt (7 §). Bestämmelsen tar sikte på mycket allvarlig brottslighet och situationer där föraren genom upprepade brott eller på annat påtagligt sätt har visat en uppenbar hänsynslöshet. En mycket restriktiv tillämpning har sålunda förutsatts (prop. 1986/87:81, bet. JuU 24, rskr. 200). Bestämmelsen är avsedd att kunna utgöra underlag även för beslag enligt de allmänna reglerna i 27 kap. rättegångsbalken.

I tre *motioner* begärs skärpning av påföljderna för hastighetsöverträdelser.

I motion 1988/89:T423 (c) begärs (yrkande 3) att böterna skall höjas för att bötesstraffet skall få bättre effekt.

I motion T435 (m) begärs att böterna skall utgå progressivt, t.ex. med 30 kr. för varje enhet km/tim varmed högsta tillåten hastighet har överskridits.

I motion T422 (mp) begärs (yrkande 3) att ett i motionen framlagt förslag skall utredas som innebär progressivitet i påföljderna från böter om 1 000 kr. vid hastighetsöverskridande med 1–9 km/tim till en kombination av körkortsåterkallelse med spärrtid av två år, böter om 150 kr. per överskriden enhet km/tim samt beslag av fordonet vid hastighetsöverträdelse om 30 km/tim och mer.

I en inom kommunikationsdepartementet utarbetad promemoria Sanktioner i vägtrafiklagstiftningen av år 1985 föreslogs att ett sanktionssystem med avgifter anpassade till hastighetsöverträdelsernas omfattning skulle införas och att straffbestämmelserna i VTK för hastighetsöverträdelser därvid skulle upphävas. I 1987/88 år trafikpolitiska proposition förutskickades (s. 211–214) att bötesbeloppen för fortkörning skulle höjas och ytterligare differentieras, och TSV har hos regeringen föreslagit att bötesbeloppet skall fördubblas till 2 000 kr. TSV:s förslag bereds för närvarande inom regeringskansliet.

Som nämnts i ett inledande avsnitt i betänkandet skall en översyn av förarutbildningen och författningarna rörande körkort m.m. göras av en kommitté med parlamentarisk sammansättning. Kommittén skall bl.a. överväga frågor om körkortsingripanden och därvid överväga om det nuvarande reaktionssystemet är lämpligt.

Inom riksåklagarämbetet bereds för närvarande fråga om skärpning fr.o.m. den 1 januari 1990 av det bötesstraff för hastighetöverskridanden som kan föreläggas av polisman.

Mot bakgrund av den lämnade redovisningen av frågor som bereds inom regeringskansliet och hos RÅ och som berör de här aktuella motionsförslagen torde dessa inte böra föranleda något initiativ av riksdagen. De avstyrks därmed.

Ett flertal motionsförslag från den allmänna motionstiden under 1988/89 års riksmöte om trafikövervakningen och ett motionsförslag om förverkande av fordon vid vissa hastighetsöverträdelser, varöver justitieutskottet avgett betänkandet 1989/90:JuU4 Vissa trafikfrågor, har nyligen behandlats av riksdagen.

#### 4.3 Användningen av påföljden återkallelse av körkortet

Föreligger synnerliga skäl får enligt 24 § andra stycket KKL återkallelse av körkortet underlåtas eller spärrtid sättas ned, om det kan ske utan fara för trafiksäkerheten. Om återkallelse underlåtes får varning meddelas i stället.

I motion T441 (m) anförs att körkortsåterkallelse nära nog undantagslöst beslutas om hastigheten överskrids med 31 km/tim eller mer vid

högsta tillåten hastighet om 50, 70, 90 eller 110 km/tim. Motionären vänder sig häremot. Han framhåller dels att körkortsinnehavet har en mycket stor betydelse för den enskildes möjligheter att fungera i vardagen, dels att återkallelse inte bör tillgripas annat än vid "trafikriskfyllda" hastighetsöverträdelser, dvs. sådana som medför fara i trafiken. Att någon gör en omkörning i exempelvis 121 km/tim på en "90-sträcka" kan enligt motionären i många fall inte anses riskfyllt. Motionären begär att kravet "synnerliga skäl" för att underlåta återkallelse skall upphävas och att i stället en individualiserad prövning av frågan om återkallelse skall göras, varvid hänsyn till den enskilde bilföraren och hans situation skall tas.

I motion T447 (m) begärs (yrkande 7) att skärpningen när det gäller användande av påföljden återkallelse skall mildras. Även i denna motion framhålls att körkortet har stor betydelse för den enskildes möjligheter att fungera väl i vardagen.

Utskottet har vid behandling tidigare av likartade motionsyrkanden — i betänkandena TU 1987/88:1 (s. 12—13) och TU 1987/88:16 (s. 14—15) — framhållit att körkortslagstiftningen allmänt förutsätter en individualiserad bedömning. Som utskottet gjorde i sistnämnda betänkande *vill utskottet återigen med största skärpa framhålla att bedömningen i fråga om körkortsåterkallelse kan — och bör — påverkas av omständigheterna i det enskilda fallet*. Utskottet förutsatte i betänkandet att regeringen noga skulle följa frågan om återkallelse av körkort och utgår nu från att frågan kommer att uppmärksammas och omfattas av den kommande översynen av förarutbildningen och författningarna rörande körkort m.m. Därmed tillgodoses syftet med motionsförslagen. Dessa bör därför kunna lämnas utan initiativ från riksdagens sida och torde kunna avslås.

## 5 Övriga vägtrafikfrågor m.m.

### 5.1 Säkerheten för gående på obevakat övergångsställe

Enligt 82 § VTK skall fordonsförare vid *bevakat* övergångsställe lämna gående som på rätt sätt har gått ut på övergångsstället tillfälle att passera. Detta gäller även om föraren får korsa övergångsstället enligt trafiksignaler eller tecken av polisman.

Enligt 83 § VTK skall en fordonsförare som närmar sig ett *obevakat* övergångsställe anpassa hastigheten så, att han inte åstadkommer skada för gående som är ute på övergångsstället eller som just skall gå ut på detta. Om det behövs för att lämna gående tillfälle att passera skall föraren stanna.

Bestämmelserna i 82 och 83 §§ VTK är straffsanktionerade med böter högst 1 000 kr.

I motion T407 (vpk) begärs (i del av motionen) att de gående skall ha ett klart definierat företräde i vägtrafiken och i motion T419 (s) (också

i del av motionen) begärs en översyn av VTK i syfte att göra de gåendes trafikmiljö bättre. Motionsförslagen går ut på att de gående skall ha företräde framför fordon på obehakat övergångsställe.

Det är viktigt att de gåendes situation i trafiken följs. Utskottet kan dock inte tillstyrka en så långtgående regel som att gående skall ges företräde framför fordon på obehakade övergångsställen. Utskottet förutsätter emellertid att väghållarna med uppmärksamhet följer utvecklingen av gång- och fordonstrafiken vid sådana övergångsställen som används mera frekvent och sörjer för att de blir bevakade när gång- och fordonstrafiken vid dem har fått en större omfattning.

De gåendes situation vid övergångsställen har på senare tid uppmärksamats.

VTI har sålunda genomfört ett av vägverket bekostat försök med förstärkt information till fordonsförarna i de fall gående avser att passera ett obehakat övergångsställe (försöket har i år redovisats i VTI-meddelande 557).

År 1986 skärptes som nämnts reglerna i 16 § KKL om återkallelse av körkort. Bland annat skall körkort återkallas i större utsträckning än vad som tidigare har varit fallen vid omkörning vid övergångsställe.

TSV avser enligt verkets Trafiksäkerhetsprogram 1989 att under nästa och närmast därefter följande budgetår arbeta med ett program som syftar till utökade skyldigheter för fordonsförare vid passage av markerat övergångsställe.

Det kan i detta sammanhang också nämnas att man inom Stockholms stad avser att på försök räffla målningen på nyanlagda övergångsställen för att undersöka om halkrisken på dem kan minskas.

Med hänsyn till det anförda torde här aktuella motionsförslag kunna lämnas utan initiativ av riksdagen. De kan således avslås.

## 5.2 Ansvar för gångbanerenshållningen

Enligt bestämmelser i 19 § renhållningslagen (1979:596) kan kommun ålägga fastighetsägare att på gångbana eller annat utrymme utanför fastigheten, som behövs för gångtrafiken, bl.a. hålla rent, röja snö, skaffa undan snö och is, sanda eller vidta annan åtgärd för motverka halka. Bestämmelser av samma innebörd har funnits i tidigare lagstiftning.

I motion T419 (s) kritiseras möjligheten till undantag från den kommunala renhållningsskyldigheten som nämnda paragraf inrymmer. Där ansvaret för renhållning m.m. av gångbanor har lagts på fastighetsägarna är enligt motionärerna gångbanorna vintertid ofta i betydligt sämre tillstånd än vägbanan. Motionärerna begär (i del av motionen) en översyn av renhållningslagen i syfte att göra de gåendes trafikmiljö bättre. Motionsförslaget torde gå ut på att möjligheten till nämnda undantag från den kommunala renhållningsskyldigheten skall slopas.

Riksdagen hemställde år 1976 om en översyn av ordningen med att kommun kunde överföra ansvaret för gångbanerenshållningen på fastig-

hetsägarna (bet. JoU 1976/77:10 s. 14–15, rskr. 48). Gatukostnadsutredningen (B 1975:02), som fick i uppdrag att företa översynen, föreslog i betänkandet (SOU 1977:65) Kommunernas gatu-hållning (s. 82–84) att möjligheten att överföra ansvaret skulle upphävas. Detta förslag har dock inte lett till någon vidare åtgärd.

Utskottet är för sin del inte berett att förorda att riksdagen skall ta något initiativ med anledning av motionsförslaget, som därmed avstyrks.

### 5.3 Information om problem i trafiken för äldre och synskadade gångtrafikanter

I motion T201 (s) begärs (yrkande 2) informationsinsatser för att öka beslutsfattarnas förståelse för de problem som de äldre och de synskadade upplever som gångtrafikanter. Enligt motionen bör de kommunala myndigheterna (1) uppmärksammas på brister i gatumiljön för de äldre och de synskadade – såsom dåligt utrymme på gångbanor, oöversiktliga övergångsställen – samt (2) informeras om betydelsen från säkerhetsmässig, ekonomisk och social synpunkt för de äldre och de synskadade av att bristerna avhjälpas.

Som nämnts utgör de oskyddade trafikanten en prioriterad grupp i arbetet med att öka säkerheten i trafiken. Trafiksäkerhetsarbete bedrivs lokalt och regionalt av bl.a. de under trafiksäkerhetsrådet organiserade regionala samordningsgrupperna och de i NTF ingående trafiksäkerhetsförbunden/föreningarna. Genom dessa kan kommunerna uppmärksammas på brister i trafikmiljön för äldre och synskadade gångtrafikanter, vilket också sker. Det kan nämnas att i TSV:s Trafiksäkerhetsprogram 1989 prioriteras inom ramen för stöd åt trafikanten med funktionsnedsättningar bl.a. insatser som syftar till att underhållet av gångbanor och gångvägar skall förbättras.

Något riksdagens initiativ med anledning av motionsförslaget synes inte erforderligt. Det avstyrks därför.

### 5.4 Väjningsplikt för cyklande till förmån för gående

I motion T201 (s) begärs (yrkande 3) att cyklande skall ha en ovillkorlig och straffsanktionerad väjningsplikt till förmån för gående på för cyklande och gående gemensamma cykel- och gångbanor.

För såväl cyklande som gående gäller bestämmelsen i 5 § VTK att vägtrafikanter skall iakttaga den omsorg och varsamhet som till förekommande av trafikolycka betingas av omständigheterna (grundregeln för all vägtrafik). Bestämmelsen är dock inte straffsanktionerad i VTK.

Med hänsyn till att det torde vara svårt att övervaka efterlevnaden av bestämmelser om en sådan väjningsplikt för cyklande som motionärerna önskar är utskottet inte berett att tillstyrka motionsförslaget. Tills vidare får man förlita sig på att på gemensamma cykel- och gångbanor de cyklande till förmån för de gående iakttar ovannämnda grundregel för all vägtrafik. Utskottet avstyrker därmed motionsförslaget.



## 5.5 Tillämpningen av "högerregeln" till förmån för cyklande

1989/90:TU9

För trafiken på väg gäller bl.a. att förare av ett fordon (t.ex. en bil) har i vägkorsning väjningsplikt mot fordon (t.ex. en cykel) som samtidigt närmar sig från höger på annan väg ("högerregeln" i 38 § VTK). Bestämmelsen är straffsanktionerad med böter högst 1 000 kr. (164 § VTK).

I motion T407 (vpk) begärs (i del av motionen) en översyn av VTK som skall gå ut på att de cyklande skall ges ett klart definierat företräde i trafiken. I motiveringen för förslaget framhålls att högerregeln möjligen gäller bilförare emellan men att det är direkt livsfarligt för en cyklande att förlita sig på att den iakttas till förmån för honom.

Den straffsanktonerade "högerregeln" gäller som nämnts även till förmån för de cyklande. Någon författningsändring för att tillgodose syftet med motionsförslaget erfordras därför inte. Vad som krävs är efterlevnad av regeln. Härtill kan informationsinsatser m.m. bidra. Med hänsyn till att de cyklande prioriteras såsom oskyddade trafikanter i trafiksäkerhetsarbetet finns det anledning räkna med att deras situation fortlöpande följs. Något riksdagens initiativ med anledning av motionsförslaget synes inte erforderligt. Det avstyrks sålunda.

## 5.6 Transport av barn stående i skolbussar

Särskilda bestämmelser om krav på fordon och användning av bilbälte m.m. har meddelats i fråga om sådan skolskjutsning för elever i förskola, grundskola, gymnasieskola eller motsvarande skola som anordnas av det allmänna. Skolskjutsningen utförs vanligen genom att man anlitar entreprenörer som har tillstånd till yrkesmässig beställningstrafik med buss.

De grundläggande bestämmelserna finns i förordningen (1970:340) om skolskjutsning. Verkställighetsföreskrifter m.m. finns i huvudsak i TSV:s föreskrifter om skolskjutsning (TSVFS 1988:17).

För närvarande gäller bl.a. följande beträffande skolskjutsning med buss.

Buss skall vara godkänd vid lämplighetsbesiktning för att få användas för skolskjutsning — såväl yrkesmässig som icke yrkesmässig sådan trafik. Även bussar som har både sittplatser och platser för stående passagerare, såsom "stadsbussar" och bussar för annan linjetrafik, kan godkännas för skolskjutsning.

Den 1 januari 1989 upphörde möjligheten att lämna medgivanden till att i buss fick transporteras flera mindre barn än det antal vuxna passagerare, sittande och stående, för vilka bussen var godkänd. För buss och lätt lastbil gäller emellertid att medgivanden som har lämnats före nämnda datum kan utnyttjas även i fortsättningen.

Buss som används i yrkesmässig trafik skall enligt föreskrifter av TSV vara försedd med förstärkningar av frontpartiet och av vänstra långsidan för att riskerna skall minskas för skador på passagerare och buss vid en kollision.

I motion T402 (fp) påpekas att skolskjutsningen i stor utsträckning sker med bussar i kollektivtrafik. Motionärerna kritiserar att barn vid färd i sådana bussar kan vara tvungna att färdas stående utan skydd. Motionärerna framför förslag som innebär att de begär dels en redogörelse för områden i vårt land där sådan skolskjutsning förekommer (yrkande 1), dels att lämpliga åtgärder och insatser riktade mot kommunerna i dessa områden görs i syfte att öka barnens säkerhet vid skolskjutsning (yrkande 2).

Vid behandling tidigare av motioner med kritik mot att skolskjutsning sker i buss har utskottet (bet. TU 1987/88:5 s. 9 och 1988/89:TU1 s. 7–8) framhållit att en buss ändå genom sin storlek och tyngd m.m. ger en viss säkerhet i trafiken för passagerarna. När det gäller utnyttjande av transportkapaciteten i skolskjutsfordon har utskottet i betänkandena erinrat om att föredragande departementschefen i propositionen 1987/88:33 om säkerheten för barn i bil m.m. (s. 13) bl.a. framhöll att alltför höga kostnader för enskilda transporter kunde leda till inskränkningar i skolskjutsverksamheten i stort, dvs. att barnen skulle få ta sig till och från skolan på annat sätt, vilket lätt skulle kunna få negativa konsekvenser för trafiksäkerheten.

Fråga om införande av förbud mot att barn transporteras stående vid skolskjutsning togs emellertid upp i en i april 1988 framlagd rapport från en översyn av bestämmelserna om skolskjutsning, som en arbetsgrupp inom TSV hade utfört. Frågan har dock ännu inte förts vidare. Gällande verksamhetsplanering inom TSV avser emellertid bl.a. utredning av frågan om transport i bussar av stående passagerare. I en sådan utredning torde frågan om transport av barn stående komma att behandlas vidare.

Utskottet vill understryka att det är angeläget att alla barn erbjuds sittplatser vid skolskjutsning i buss. Då utvecklingen torde gå mot att så också blir fallet synes motionsförslagen inte behöva föranleda något initiativ från riksdagens sida. Motionen kan därför avslås i sin helhet.

### 5.7 Förbud att köra om stillastående skolskjuts, m.m.

Enligt 5 § förordningen om skolskjutsning skall fordon, när det används för skolskjutsning, vara försett med utmärkning som utvisar fordonets användning. TSV har i verkets föreskrifter om anordningar för utmärkning av skolskjuts (TSVFS 1985:43) föreskrivit krav på särskilda skyltar med blinklyktor. Blinklyktorna skall enligt TSV:s föreskrifter om skolskjutsning (TSVFS 1988:17) tändas då fordonet befinner sig ca 100 meter från den plats där det skall stanna för på- eller avstigning samt släckas när fordonet befinner sig ca 100 meter från den plats där på- eller avstigning skett.

Enligt 2 § förordningen om skolskjutsning gäller bl.a. att den kommunala skolstyrelsen skall verka för att särskilt anordnade hållplatser för skolskjutsning utformas så att olyckor i möjligaste mån undviks. Skolstyrelsen bestämmer efter samråd med kommunal trafiknämnd, polismyndighet och vägghållare för varje skolskjuts färdväg och de platser där på- eller avstigning bör ske.

I motion T406 (s) begärs att det på vägar i samhällen med en högsta tillåten hastighet av 50 km/tim skall vara förbjudet att köra om en skolskjuts som har stannat och som har blinklyktorna tända samt att det utanför sådana samhällen skall finnas trafiksäkra hållplatser för skolskjutsar.

Vid behandlingen av propositionen 1987/88:33 om säkerheten för barn i bil m.m. avtog riksdagen på förslag av utskottet ett motionsförslag om införande av stopplikt vid stillastående skolskjuts (bet. TU 1987/88:5 s. 12–13, rskr. 89). Utskottet instämde med föredragande departementschefen i att stopplikt inte borde införas.

Enligt en redovisning i propositionen av överväganden av en arbetsgrupp skulle en stopplikt skapa en falsk säkerhet hos skolbarnen, en säkerhet som inte finns på samma sätt då de åker med andra fordon. Det skulle vara svårt för barnen att ändra sitt beteende med hänsyn till vilket fordon — skolskjuts eller ej skolskjuts — de har stigit av. Barnen borde därför lära sig ett beteende oavsett vilket fordon de åker i. Det förhållandet att det framför allt i landsbygdskommunerna förekommer olika blandformer mellan renodlad kollektivtrafik och skolskjuts trafik för transporter av skolbarn kunde göra det ännu svårare för barnen att anpassa beteendet med hänsyn till vilket slags fordon de åker med. En stopplikt kunde vidare medföra komplikationer för andra trafikanter genom att trafikrytmen störs till följd av köbildning, och man kunde också förvänta sig ett ökat antal omkörningar av skolskjutsfordon i rörelse.

Utskottet instämmer i de redovisade synpunkterna och är inte berett att stödja införande av förbud att köra om stillastående skolskjuts. Frågan bör dock, som utskottet framhöll i sitt betänkande, följas närmare.

Utskottet underströk i betänkandet bl.a. vikten av att kommuner i samverkan med väghållare vid iordningställande av på- och avstigningsplatser fortsätter strävandena att uppnå högsta möjliga säkerhet för barnen. Det förtjänar att nämnas att riksdagen inom ramen för 1987/88 års trafikpolitiska beslut för budgetåret 1987/88 anvisade ett reservationsanslag på 110 milj.kr. för att användas för bidrag till bl.a. handikappanpassning av kollektivtrafik. Bidrag från anslaget kan lämnas för handikappanpassning av hållplatsanläggningar.

Med hänsyn till det anförda bör motionen inte föranleda något initiativ av riksdagen. Den avstyrks således.

## 5.8 Högersväng i korsning med rött ljus

I motion T447 (m) begärs (yrkande 13) att TSV skall studera om det i en vägkorsning med fordonssignal som visar röd signalbild inte ändå skall kunna vara tillåtet att åt höger köra in på den korsande vägen om denna är fri. Motionärerna framhåller att det bl.a. av miljöskäl är viktigt att minska antalet stopp för bilar och att det i USA förekommer att högersväng i korsning med rött ljus är tillåten.

Utskottet avstyrkte i betänkande TU 1987/88:16 (s. 17–18) ett likartat motionsförslag. Utskottet framhöll att undantag från förbudet att köra mot rött ljus i fordonssignal inte borde kunna komma i fråga. Undantag skulle bl.a. kunna leda till att respekten för rött ljus i trafiksignal över huvud taget skulle minska. Genom att i vägkorsningar, där så är lämpligt, inrätta körfält för högersvägande trafik liksom genom andra dylika arrangemang kunde man enligt utskottets mening uppnå en smidig avledning av trafik åt höger.

Med hänvisning till vad utskottet sålunda anförde avstyrker utskottet även det nu aktuella motionsförslaget.

## 5.9 Rätten att färdas på vägrenen

År 1986 utvidgades rätten att färdas på vägrenen.

Före den 1 april 1986 gällde enligt 48 § andra stycket VTK att om fordon förs sakta eller upptar stort utrymme och körbanan är smal eller krokig eller har icke obetydlig motgående trafik, föraren skall för att underlätta omkörning minska farten och om det behövs föra fordonet åt sidan så snart detta är möjligt. Han får därvid tillfälligt färdas på vägren, om det kan ske utan fara eller olägenhet.

Från och med den 1 april 1986 gäller enligt 21 § första stycket VTK att vägrenen skall användas vid färd med cykel, moped och långsamgående fordon m.fl. under vissa förutsättningar. Enligt andra stycket i paragrafen får vägrenen användas även vid färd med andra än i första stycket angivna fordon, om det behövs för att underlätta framkomligheten för annan trafik.

I motion T429 (s) påtalas olägenheter med att vissa bilförare tror att vägrenen i vissa situationer *måste* användas vid egen färd eller av andra bilar. I syfte att undanröja dessa olägenheter begär motionären en återgång till den före den 1 april 1986 gällande ordningen att vägrenen får användas endast *tillfälligt* för färd.

Utskottet förutsätter att TSV följer utvecklingen av vägrenskörningen och vid behov — till undvikande av i motionen påtalade olägenheter — tar initiativ till erforderliga informations- och andra åtgärder. Motionen kan därmed lämnas utan initiativ från riksdagens sida. Den avstyrks således.

## 5.10 Rätten att medge biltrafik i kollektivtrafikfiler

Enligt 147 § andra stycket i VTK äger kommunen meddela lokala trafikföreskrifter om förbud mot trafik med fordon av visst slag och kan med stöd härav t.ex. reservera körfält (fil) för kollektivtrafik.

Undantag från lokala trafikföreskrifter av nu nämnt slag meddelas enligt 159 § VTK av kommunen om undantaget begränsar sig till kommunen. Om undantaget rör mer än en kommun inom ett län meddelas undantag av länsstyrelsen. Rör det mer än ett län meddelas undantaget av TSV. Undantag från lokal trafikföreskrift får enligt 160

§ VTK medges om det behövs av särskilda skäl och det kan ske utan fara för trafiksäkerheten, skada på vägen eller annan avsevärd olägenhet.

I Stockholmsområdet har det — såsom närmare redovisas i betänkande TU 1987/88:1 (s. 15—16) — funnits kollektivkörfält sedan 1960-talet. Undantag från förbud mot trafik i kollektivkörfälten har medgetts i stort sett lika länge som körfälten har funnits.

I motion 1986/87:T409 (vpk) framförs kritik mot att länsstyrelsen i Stockholms län skall vid olika tillfällen ha medgett vissa undantag för trafik i kollektivkörfält, trots att Stockholms stads gatunämnd enligt motionärerna har haft invändningar mot att undantag skulle medges. Motionärerna framhåller att det borde anses vara självklart att kommunen — som ansvarar för gator och trafik inom sina gränser — också skall ha rätten att bestämma över vilka som skall få trafikera reserverade körfält. Med hänsyn härtill begär motionärerna att kommunen skall ha vetorätt vid handläggningen av frågor om undantag från förbud för biltrafik i kollektivtrafikfiler.

Enligt 169 § andra stycket VTK får beslut som länsstyrelse har fattat enligt vägtrafikungörelsen överklagas hos TSV. TSV:s beslut i ett överklagat ärende får dock inte överklagas vidare. Utskottet ansåg vid behandlingen i betänkande TU 1987/88:1 (s. 15—16) av ett motionsförslag som var likartat med det nu aktuella att rätten att hos TSV överklaga beslut av länsstyrelsen om sådana undantag varom här är i fråga borde vara tillräcklig och var inte berett att förorda en vetorätt för kommunen. Utskottet har samma principiella inställning nu men vill framhålla att frågor om framkomligheten för kollektivtrafiken m.m. i storstadsområdena — däribland även frågor om reserverade körfält och användningen av sådana — för närvarande övervägs av storstadstrafikkommittén (K 1988:01), som beräknas avge sitt slutbetänkande vid årsskiftet 1989/90.

Med hänsyn till det anförda är utskottet inte berett att nu förorda något riksdagens initiativ med anledning av motionsförslaget. Utskottet avstyrker därmed detsamma.

## 6 Frågor om kontrollbesiktningen m.m.

Kontrollbesiktning av fordon sker enligt 74 § första stycket FK för att den beskaffenhet och utrustning hos fordonet som är av betydelse från miljö- och trafiksäkerhetssynpunkt skall kontrolleras.

Sedan den 1 januari 1971 gäller som huvudregel att personbilar och andra fordon skall kontrollbesiktigas årligen med början under andra kalenderåret efter det år som anges i årsmodellsbeteckningarna (77 § FK).

Kontrollbesiktningar liksom vissa övriga besiktningar av motordrivna m.fl. fordon utförs enligt FK av riksprovplats. I förordningen (1989:527) om riksprovplatser och riksmätplatser har AB Svensk Bilprovning (ASB) utpekats som riksprovplats för motorfordon m.fl. fordon.

Riksrevisionsverket har i en till regeringen i början av detta år överlämnad revisionsrapport "Den statliga fordonskontrollen" redovisat verkets slutsatser och förslag efter en granskning av denna kontroll. Förslagen i revisionsrapporten bereds för närvarande av en arbetsgrupp inom regeringskansliet.

## 6.1 Behovet av kontrollbesiktningar

I motion T225 (m) begärs (i del av yrkande 20) att riksdagen som sin mening skall ge regeringen till känna att det är till fördel från både trafiksäkerhetssynpunkt och miljösynpunkt att bilparken förnyas snabbare än för närvarande och att en snabbare förnyelse av bilparken skulle kunna åstadkommas genom att bilarna inte kontrolleras och underhålls lika noggrant som i dag utan i stället skrotas ut snabbare, vilket skulle kräva en höjning av skrotningspremien.

Bilskrotningspremie, numera 500 kr. för t.ex. en personbil, utgår enligt bestämmelser i bilskrotningslagen (1975:343) och bilskrotningsförrordningen (1975:358). Införandet av lagen (prop. 1975:32, bet. JoU 10, rskr.161) syftade till att utrangerade bilar, som övergetts, skulle omhändertaras bättre — inte i första hand till att bilägarna skulle snabbare skrota sina bilar.

Syftet med kontrollbesiktningen av fordon är, som nämnts ovan, kontroll av den beskaffenhet och utrustning hos fordonet som är av betydelse från miljö- och trafiksäkerhetssynpunkt.

Detta syfte får också anses ha uppnåtts. AB Svensk Bilprovning (ASB) lät år 1984 statens väg- och trafikinstitut (VTI) genomföra en studie av kontrollbesiktningens effekter. Enligt bolaget visade studien att kontrollbesiktningen sannolikt hade svarat för den största delen av den tioprocentiga ökningen av trafiksäkerheten som bedömdes ha uppnåtts under den senaste 20-årsperioden. Härutöver hade kontrollbesiktningen gett effekter i form av bl.a. ökad livslängd hos fordonen, positiva återverkningar på fordonens och verkstadsarbetets kvalitet och ökat säkerhetsmedvetande hos fordonsägarna.

Från miljösynpunkt är det enligt utskottets uppfattning mycket angeläget att påskynda utskrotningen av äldre bilar som förorenar mest. För att bilägarna verkligen skall stimuleras att skrota ut sådana bilar måste bilskrotningspremien höjas. Miljöavgiftsutredningen har också i betänkandet (SOU 1989:83) Ekonomiska styrmedel i miljöpolitiken — Energi och trafik föreslagit en tidsbegränsad kraftig höjning av bilskrotningspremien för äldre bilar för att de skall skrotas ut snabbare. Om vi får en snabbare utskrotning av äldre bilar gynnas också trafiksäkerheten. AB Svensk Bilprovning har i olika sammanhang framhållit att det är de äldre bilarna som uppvisar de flesta felen vid kontrollbesiktningarna.

Vad utskottet sålunda har anfört med anledning av motionsförslaget bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

## 6.2 Tidsintervallen för kontrollbesiktningarna för vanliga personbilar

1989/90:TU9

Sedan den 1 januari 1971 gäller om tidsintervallen till kontrollbesiktningarna beträffande personbilar och andra fordon att kontrollbesiktning skall ske årligen med början under det andra kalenderåret efter det år som anges i årsmodellbeteckningarna och under inställelseterminser som bestäms av sista siffran i registreringsnumren (77 och 78 §§ FK). På grund av att en ny årsmodell i allmänhet introduceras redan flera månader före det år som anges i årsmodellbeteckningen kan användningstiderna före den första kontrollbesiktningen variera mellan cirka ett och ett halvt år och tre år.

I motion T447 (m) begärs (yrkande 12) att den första kontrollbesiktningen skall ske efter tre år, den andra efter fem år och därefter årligen när det gäller bilar som inte används i yrkesmässig trafik och som inte körs exceptionellt mycket.

För att få en mer ändamålsenlig och effektiv fordonskontroll föreslår riksrevisionsverket i revisionsrapporten att "högriskfordon" skall prioriteras vid kontrollen. För att detta skall kunna bli fallet föreslår verket bl.a. att den periodiska kontrollen av andra fordon skall minskas och att tillämpningen av kontrollprogrammen skall ses över.

Genom riksrevisionsverkets förslag kan den i motionsförslaget upptagna frågan anses ha aktualiserats hos regeringen. I avvaktan på regeringens ställningstagande till riksrevisionsverkets förslag, som — såsom redan nämnts — för närvarande bereds av en särskild arbetsgrupp inom regeringskansliet bör motionsförslaget inte föranleda något initiativ från riksdagens sida. Det avstyrks således.

Det förtjänar nämnas att regeringen den 16 november i år nyligen har beslutat om ändring i FK, som bl.a. innebär att vanliga personbilar fr.o.m. den 1 januari 1990 inte i något fall skall kontrollbesiktigas förrän tidigast efter 18 månader sedan bilarna första gången togs i bruk.

## 6.3 Kontrollbesiktningensintervall för lastbilar

I motion T423 (c) anförs bl.a. att lastbilarna vid kontrollbesiktningarna får förhållandevis fler anmärkningar än personbilarna. För att få en effektivare kontroll av lastbilarna begär motionärerna (yrkande 2) att kontrollbesiktningensintervallen för lastbilarna skall bestämmas med hänsyn till körsträckorna, varigenom kontrollerna i de flesta fall kommer att ske oftare.

AB Svensk Bilprovning (ASB) anger i en i år till TSV överlämnad promemoria att de tunga lastbilarna och släpvagnarna i jämförelse med personbilarna representerar en större andel fordon med brister, en större andel fordon med allvarliga brister som medför krav på ny besiktning samt betydligt längre årliga körsträckor och därmed även

längre exponerigstid i trafiken. Bolaget begär att TSV hos regeringen skall föreslå att den första kontrollbesiktningen av tunga lastbilar och släpvagnar skall ske tidigare än för närvarande.

Som nämnts ovan föreslår riksrevisionsverket att "högriskfordon" skall prioriteras vid kontrollen. Lastbilar som körs mycket torde tillhöra denna kategori fordon.

Av det anförda framgår att det bakom motionsförslaget liggande förhållandet har uppmärksammats och framförts till regeringen. Även riksrevisionsverkets här nämnda förslag bereds av den särskilda arbetsgruppen inom regeringskansliet. Utskottet vill för sin del understryka vikten av att frågan om kontrollbesiktningintervall för tunga fordon med långa årliga körsträckor har uppmärksammats. Något riksdagens initiativ med anledning av motionsförslaget torde inte vara påkallat. Det avstyrks således.

#### 6.4 Tidsintervall mellan kontrollbesiktningarna av historiska motorfordon

I motion T411 (fp) begärs att kontrollbesiktning av s.k. veteranfordon av årsmodell 1939 eller tidigare skall krävas endast vart femte år.

I motion T412 (c) begärs att kontrollbesiktning av veteranbilar skall krävas endast vart tredje år.

Utskottet behandlade i betänkande 1988/89:TU1 (s. 12—13) likartade motionsförslag. Utskottet redovisade vissa uppgifter från AB Svensk Bilprovning (ASB) om beskaffenheten hos historiska motorfordon m.m. och förutsatte att bolaget skulle överväga frågan om förlängning av tidsintervallen mellan kontrollbesiktningarna för sådana motorfordon. Utskottet ansåg att något riksdagens initiativ ej behövdes för att sådana överväganden skulle komma till stånd.

Styrelsen för bolaget har i oktober i år föreslagit regeringen att motorfordon av 1949 eller tidigare års modell skall undantas från krav på kontrollbesiktning. Något initiativ från riksdagens sida med anledning av motionsförslagen synes därmed inte vara erforderligt. De kan således avslås.

#### 6.5 Organ för fordonsbesiktningar

Som nämnts ovan har AB Svensk Bilprovning (ASB) i förordningen (1989:527) om riksprovplatser och riksmätplatser utpekats som riksprovplats för motorfordon m.fl. fordon.

I motion T447 (m) begärs (yrkande 11) att detta ASB:s "monopol" på besiktningar skall upphävas. Som motivering för förslaget framhålls bl.a. att besiktningar lika väl kan utföras av verkstäder och provstationer med olika huvudmän.

Utskottet behandlade senast i betänkande TU 1987/88:16 (s. 23—24) likartade motionsförslag, vilka avstyrktes med hänsyn till skälen för bildandet av ASB. Utskottet framhöll att dessa skäl hade samma styrka fortfarande.



Riksrevisionsverket förslår i ovannämnda revisionsrapport att efterkontroller hos ASB skall kunna ersättas med intyg av verkstad. ASB skall, enligt förslaget, liksom nu svara för den tekniska genomgången av ett fordon och skall genom besiktningssprotokollet ge besked om de brister som konstaterats. Verkstaden skall åtgärda påtalade brister och intyga att så har skett.

Förslagen i revisionsrapporten bereds — som redan nämnts — av en arbetsgrupp inom regeringskansliet. I avvaktan på regeringens ställningstagande till riksrevisionsverkets förslag är utskottet inte berett förorda någon riksdagens åtgärd med anledning av motionsförslaget, vilket därmed avstyrks.

## 6.6 Förläggning av bilprovningstationer, m.m.

AB Svensk Bilprovning (ASB) har för närvarande bilprovningstationer i 162 av landets 284 kommuner.

I fyra motioner framförs förslag om att ASB skall etablera ytterligare bilprovningstationer.

I motion T423 (c) begärs (yrkande 5) i första hand att stationer skall etableras där de boende har lång väg till bilprovningen. I andra hand begär motionärerna att kontrolluppdrag skall lämnas ut till verkstäder på entreprenad.

I motionerna T418 (c) och T440 (m) begärs att bilprovningstationer skall förläggas till Årjängs och Torsby kommuner i Värmlands län.

I motion T436 (c) begärs att en bilprovningstation skall förläggas till Melleruds kommun i Älvsborgs län.

Utskottet har tidigare vid behandling av förslag om förläggning av bilprovningstationer — senast i betänkande 1988/89:TU1 (s. 13—15) — påpekat att det inte ankommer på riksdagen att avgöra var ASB:s bilprovninganläggningar skall etableras. Utskottet är alltjämt av samma mening. Utskottet har också redovisat att ASB vid överväganden om etablering av bilprovningstationer tar hänsyn till såväl företagsekonomiska som samhällsekonomiska aspekter — bl.a. till bilägarnas kostnader för resor till och från bilprovningen och till andra kostnader i samband med denna. Utskottet har emellertid uttryckt att utskottet gärna ser att ASB:s service är lättillgänglig även i glesbygd.

Hos ASB ligger för närvarande framställningar från Årjängs och Torsby kommuner om etablerande av bilprovningstationer.

ASB har i september i år beslutat att inte bifalla en framställning av Melleruds kommun om etablering av en bilprovningstation i denna kommun med motiveringen att en etablering i Mellerud skulle innebära att bolagets merkostnader skulle bli högre än besparingen för fordonsägarna. Fordonsägarna i betjäningområdet för en bilprovningstation i Mellerud utnyttjar för närvarande bilprovningstationerna i Vänersborg, Bengtsfors och Åmål.

Utskottet vill erinra om att riksrevisionsverket har föreslagit att efterkontroller hos ASB skall kunna ersättas med intyg från verkstad.

Ett genomförande av detta förslag kan minska vissa olägenheter för bilägare som inte har tillgång till en bilprovningsstation i den egna kommunen.

I avvaktan på regeringens ställningstagande till riksrevisionsverkets förslag avstyrker utskottet motionsförslagen.

## 6.7 Avgift för kontrollbesiktning i vissa fall

Kontrollbesiktning av personbilar i allmänhet m.fl. fordon skall enligt 78 § FK ske inom en för fordonet gällande inställelsetermin, som består av en viss inställelsemånad de närmast föregående två och närmast följande två kalendermånaderna, dvs. sammanlagt fem månader. Inställelsemånaden bestäms efter slutsiffran i bilens registreringsnummer.

Enligt tidigare och för närvarande gällande bestämmelser om förrättningsavgifter för AB Svensk Bilprovning (ASB) (SFS 1988:990 resp. SFS 1989:265) får avgiften för annan kontrollbesiktning än efterkontroll av fordon, vars inställelsetermin består av fem månader, höjas till vissa angivna belopp, om besiktningen görs efter utgången av inställelseterminens tredje månad, dvs. efter inställelsemånaden.

I motion T430 (m) framhålls bl.a. att bilägare, som inom tremånadersperioden i mycket god tid beställer tid för kontrollbesiktning, inte sällan får beskedet att kontrollbesiktning inte kan göras inom denna period utan först under tid då förhöjd avgift tas ut. Motionären begär att förhöjd avgift inte skall tas ut om tid för kontrollbesiktning begärts minst två veckor före tremånadersperiodens utgång.

Utskottet avstyrkte i betänkande TU 1986/87:1 (s. 19) ett likartat motionsförslag. Utskottet hänvisade till att i det besiktningssunderlag som före inställelseterminens början sänds till bilägarna det bl.a. anges, att förhöjd avgift utgår fr.o.m. den fjärde månaden av inställelsetiden samt att bilägaren uppmanas att ringa bilprovningen och beställa tid för kontrollbesiktning snarast då han fått besiktningssunderlaget. Beställs tid för kontrollbesiktning inom rimlig tid före inställelsemånadens utgång torde enligt utskottet i de flesta fall kontrollbesiktningen också kunna ske före utgången av denna. Utskottet framhöll också att det måste accepteras att förhöjd avgift tas ut i sådana fall som avsågs i den då aktuella motionen för att man bl.a. skall undvika en anhopning av tidsbeställningar sent under inställelsemånaden. Vidare hade utskottet från ASB under hand inhämtat att — när fordonsägare drabbas av förhöjd avgift och det med hänsyn till omständigheterna inte anses skäligen att ta ut sådan avgift — bolaget brukar lämna ekonomisk kompensation till fordonsägaren.

Utskottet åberopar vad utskottet anförde i nämnda betänkande. Till komplettering av detta får utskottet nämna att ASB i år har bestämt att förhöjd avgift inte skall tas ut vid vissa bilprovningsstationer om bilägare senast den 15:e under vissa inställelsemånader har beställt tid för bilprovning men inte har kunnat erbjudas sådan före dessa inställelsemånaders utgång.

## 7 Krav på utrustning i fordonen m.m.

Grundläggande bestämmelser om fordons beskaffenhet och utrustning har meddelats i FK. De ytterligare föreskrifter som behövs om fordons beskaffenhet och utrustning enligt FK meddelas av TSV.

Som övergripande mål för TSV:s verksamhetsområde Fordon gäller (1) att de fordon som trafikerar våra vägar skall vara trafiksäkra och miljövänliga samt (2) att enhetliga regler med andra länder skall eftersträvas.

### 7.1 Bilavgaskraven får inte hindra utveckling av tekniken för avgasrening

Gällande krav på avgasrening av bilar finns i bilavgaslagen (1986:1386). Lagens grundläggande syfte är att förebygga att skador uppstår på människors hälsa och i miljön till följd av utsläpp i luften av avgaser och andra ämnen från bilar och andra motordrivna fordon. Lagen, som är utformad som en ramlag, ger regeringen och underställda myndigheter möjligheter att meddela preciserade och detaljerade föreskrifter. Sådana föreskrifter har meddelats i bilavgasförordningen (1987:586) som kompletteras med föreskrifter av statens naturvårdsverk — i vissa frågor efter samråd med TSV. Föreskrifterna innehåller bl.a. bestämmelser om högsta utsläppsvärden för olika ämnen och om provningsmetoder.

I motion T225 (m) framhålls att det viktiga inte är med vilken teknik avgasutsläppen minskas utan *att de minskas*. Motionärerna begär (yrkande 6) att avgaskrav och bilprovsningsbestämmelser inte får förhindra utveckling av och försök med ny teknik. Det behövs, anför motionärerna, bättre metoder för att enkelt, billigt och under realistiska förhållanden mäta vilka utsläpp som verkligen sker från ett visst fordon.

Enligt proposition 1986/87:56 om bilavgaslag, som ligger till grund för gällande avgaslagstiftning, hade frågor om den närmare utformningen av erforderliga kontrollmetoder m.m. för genomförande av skärpta avgaskrav behandlats av länderna i den s.k. Stockholmsgruppen, som bestod av Sverige, Norge, Danmark, Finland, Canada, Schweiz, Österrike och Liechtenstein. Arbetet i gruppen hade dessutom följts av Förbundsrepubliken Tyskland och Nederländerna som obeservatörer. "Stockholmsgruppen" hade antagit ett förslag till internationella rekommendationer i frågorna. För svensk del hade dessa frågor behandlats i en särskild arbetsgrupp med representanter för jordbruksdepartementet, statens naturvårdsverk, AB Svensk Bilprovning och Bilindustriföreningen.

Förhållandet att föreskrifterna om kontrollmetoder m.m. sålunda grundas på internationellt samarbete bör vara ägnat att minska farhågorna för att de ensidigt skulle gynna biltillverkare och tillverkare av utrustning som minskar avgasutsläppen.

Enligt utskottets mening kan man inte en gång för alla bestämma vilka metoder för avgasrening som bör komma i fråga. Avgasreningen på nya bensinmotordrivna personbilar bygger på användning av katalysatorer. Möjligen kan alternativ som bygger på behandling av insugningsluften/gasen bli effektiva liksom andra metoder som forsknings- och utvecklingsverksamhet kan frambringa.

Mot bakgrund av det anförda vill utskottet understryka vad motionärerna anför om att avgaskraven och bilprovningsbestämmelserna inte får vara så utformade att de förhindrar utveckling av och försök med ny teknik.

Vad utskottet sålunda anført med anledning av motionsförslaget bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

## 7.2 Undantag från krav på besiktning vid ändring från motorgasdrift till bensindrif

En bil får — med bortseende från vissa undantag — inte brukas utan att den har godkänts vid typ- eller registreringsbesiktning. För sådant godkännande krävs bl.a. avgasgodkännande enligt bilavgasförordningen.

Om ett fordon — efter det att det har godkänts vid registreringsbesiktning eller har 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 § FK inställas för ny registreringsbesiktning. Detta gäller dock inte i fall bl.a. då ändringen endast innefattar avvikelser som är att hänföra till fordonets utstyrsel och inte försämrar dess säkerhet.

Från statens naturvårdsverk har under hand inhämtats följande.

Mot slutet av 1970-talet gjorde flera bensinbolag en satsning på motorgas som ett alternativt, miljövänligt bilbränsle. Bilar som då inregistrerades som motorgasdrivna bilar behövde inte uppfylla dåvarande bilavgaskrav, som endast gällde bensindrivna bilar. Sedermera har ägare till motorgasdrivna bilar i framställningar till naturvårdsverket begärt undantag från avgasbestämmelserna för ombyggnad av sina motorgasdrivna bilar till bensindrif. Naturvårdsverket har avslagit framställningarna. Bilägare har därefter överklagat naturvårdsverkets beslut hos regeringen som har avslagit överklagandena. I yttrande till jordbruksdepartementet i december 1986 i ett besvärssärende pekade verket på en generell dispens som verket hade utfärdat för motorgasdrivna bilar när det gäller att byta eller modifiera motorn till bensindrif, varvid kravet är att den nya motorn skall överensstämma med avgasgodkänt utförande. Ställs inte detta krav skulle avgaskraven för bensindrivna bilar kunna kringgås.

Fr.o.m. den 1 oktober 1987 gäller enligt övergångsbestämmelserna punkt 3 till bilavgasförordningen avgasreningskrav även för motorgasdrivna bilar.

I motion T439 (m) anføres att det numera råder brist på tankställen för motorgas, att detta medför problem för ägarna till motorgasdrivna bilar

när det gäller att använda bilarna och att ägarna därför i många fall tvingas att ändra bilarna till bensindrift. Motionären framhåller att bilägarna — förutom kostnaderna för ändring till bensindrift — också drabbas av kostnader för ny registrering av bilarna m.m. Motionären begär att för befintliga och importerade motorgasdrivna fordon skall gälla undantag från kraven på avgasgodkännande och ny registrering, då bilarna ändras till bensindrift.

Regeringen har som redovisats ovan ställt sig avvisande till sådana undantag som begärs i motionen. Utskottet är inte berett att verka för att sådana undantag skall medges.

Motionsförslaget avstyrks således.

### 7.3 Låsningsfria bromsar

Vissa dyrare bilar utrustas med bromssystem som är så utformade att låsning av bromsarna motverkas vid inbromsning.

I motion T416 (m) framhålls att med låsningsfria bromsar uppnås maximal bromsverkan samtidigt som bilen under inbromsningen kan styras, vilket påtagligt förbättrar trafiksäkerheten och drastiskt minskar antalet halkolyckor. Motionären begär därför att krav på låsningsfria bromsar skall införas för bilar från och med årsmodell som regeringen bestämmer.

Enligt underhandsuppgift från TSV har man inom ramen för det internationella samarbetet beträffande krav på bilars utrustning börjat uppmärksamma frågan om krav på låsningsfria bromsar. Man torde enligt denna uppgift få räkna med att sådana krav först aktualiseras beträffande tunga fordon såsom bussar och lastbilar.

Med hänsyn till det anförda synes något initiativ av riksdagen i frågan inte vara påkallat varför motionsförslaget kan avslås.

### 7.4 Stänklappar

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 inte längre gäller för personbilar med ett visst överhäng bak, dvs. personbilar av vanligt utförande.

I motion T426 (s) begärs att kravet på stänklappar på personbilar skall återinföras. Motionären anför bl.a. att vinterväglaget och väglaget i jordbruksbygder under vår- och höstbruket ofta är sådant att svåra siktproblem uppstår då bilar utan stänklappar gör omkörningar. Motionärerna framhåller också att stänklappar bromsar stenskott.

Utskottet har tidigare behandlat likartade motionsförslag — senast i betänkande TU 1987/88:16 (s. 20—21). Motionsförslagen har avstyrkts med hänvisning till att typbesiktningsutredningen (K 1977:02) i ett till TSV år 1980 avgivet förslag till bestämmelser om stänkskydd hade funnit att de svenska bestämmelserna hade en så låg trafiksäkerhetseff-

fekt i förhållande till de prisökningar och andra olägenheter som de föranledde att bestämmelserna borde avskaffas. Utredningen påpekade bl.a. att långt neddragna stänkskydd (stänklappar) kunde medföra en ökning av det siktreducerande stänket runt bilen — särskilt vid höga hastigheter — genom att stänket från hjulen studsar mot stänklapparna, bl.a. ut åt sidorna.

Utskottet finner inte anledning att nu ändra sitt ställningstagande i den här aktuella frågan. Det kan emellertid nämnas att — enligt en underhandsuppgift från TSV — en arbetsgrupp inom FN:s ekonomiska kommission för Europa (ECE) följer utvecklingen i frågan om stänklappar, t.ex. beträffande material för sådana som kan stoppa stänk åt sidorna.

Utskottet avstyrker därmed motionen.

### 7.5 Luftkuddar (air bags) som skydd för förarna i personbilar

Som ett alternativ eller komplement till bilbälten förser vissa biltillverkare sina personbilar med luftkuddesystem (air bags) som skydd för förarna. Luftkuddesystemet består av en säck som förvaras hopvikt i rattnavet, en gaspatron som också förvaras där samt känselkroppar i bilens främre, stötupptagande delar jämte elledningar. Vid frontal kollision eller kollision snett mot bilens front aktiverar känselkropparna gaspatronen så att luftkudden fylls med gas. Då den gasfyllda luftkudden med stor marginal täcker ratten blir ett slag av förarens huvud emot rattkrans eller annan del av ratten samt vindrutan kraftigt reducerat. Luftkudden utvecklas först under själva kollisionen och den sjunker snabbt ihop efter kollisionen. Luftkuddesystem kan installeras även i en bil som inte från början har försetts med ett sådant system. Kostnaden beräknas till ca 8 000 kr.

I motion T433 (c,m,fp) framhålls att installation av luftkuddesystem förbättrar den inre säkerheten för bilföraren. Motionärerna åberopar resultat av kollisionsexperiment som gjorts med några av postens stadsbrevbärbilar. Dessa experiment torde ha motiverats av att det förekommer att förare av brevbärbilar, som måste stanna ofta för att gå ut och hämta eller lämna ut post, inte använder bilbältena.

Motionärerna begär *dels* att luftkuddesystem skall införas stegvis genom att de personbilar som köps in av staten utrustas med sådana system (yrkande 1), *dels* att beslut fattas om att automatiskt förarskydd i form av luftkudde skall på sikt införas på alla personbilar i vårt land (yrkande 2), *dels* att särskild information om luftkuddesystem skall lämnas i samband med att bilstöd ges till handikappade som inte kan använda bilbälte (yrkande 3).

Det torde allmänt anses att luftkuddesystemet är ett bra komplement till bilbältet som skydd för bilföraren men att luftkuddesystemet inte helt kan ersätta bilbältet som inre skydd. Luftkuddesystemet är t.ex. inte utformat för att ge skydd vid påkörning på sidan av en bil.

Vid behandling i betänkande 1988/89:TU1 (s. 9—11) av en likartad motion framhöll utskottet att utveckling pågår när det gäller att

underlätta påtagning m.m. av bilbälten. Sålunda utvecklas anordningar som gör att bältena automatiskt anbringas eller lösgörs då åkande tar plats i bilen resp. lämnar den samt anordningar som stramar åt bältena vid kollision m.m. Bilbälten med sådana anordningar som nu sagts skulle, som utskottet framhöll, göra att åkande kan röra sig mera fritt i bilen och torde i stort sett reducera de olägenheter med bilbälten som skulle motivera användning av luftkyddesystem i stället för bilbälten. I avvaktan på utveckling och en bredare introduktion på marknaden av bilbälten med nämnda anordningar var utskottet inte berett att förorda att luftkyddesystem skulle införas som skydd för bilförarna. Utskottet intar samma ståndpunkt nu och avstyrker därmed yrkandena 1 och 2 i den nu aktuella motionen.

I ovannämnda betänkande redogjorde utskottet för det nya bilstöd till handikappade som riksdagen (prop. 1987/88:99, bet. Sfu 23, rskr. 300) beslutade om under 1987/88 års riksmöte och som infördes den 1 oktober 1988. Inom bilstödet finns, som redovisades i betänkandet, ett särskilt *anpassningsbidrag*. Detta bidrag lämnas till den *anpassning* av bilen som behövs för att den bilstödsberättigade skall kunna bruka bilen, t.ex. till automatisk växellåda, servostyrning, handmanövrerat broms- eller gasreglage. Behovet av detta slag av anpassning bör styrkas av TSV. Anpassningsbidrag lämnas också för sådan anpassning som behövs för att väsentligt underlätta för den handikappade att använda bilen, t.ex. till fönsterhissar, centrallås. Behovet av detta slag av anpassning bör styrkas av läkare.

Enligt utskottets mening finns det inte någon anledning för riksdagen att uttala att särskild information skall ges om viss anordning för handikappanpassning i bil. Utskottet avstyrker således även yrkande 3 i motionen.

## 7.6 Vissa reflexanordningar på baksidan på tunga motorfordon och efterfordon till sådana

Enligt 11 § FK skall buss eller lastbil, vars längd överstiger sex meter, på sidan ha reflexanordningar och lyktor som vid belysning återkastar resp. kan visa orangegult ljus åt sidan. Personbil, buss och lastbil skall ha två reflexanordningar och två baklyktor som återkastar vid belysning resp. kan visa rött ljus bakåt. TSV har bl.a. i verkets föreskrifter om strålkastare, lyktor och reflexanordningar; definitioner och allmänna föreskrifter (TSVFS 1985:27) meddelat närmare bestämmelser om reflexer m.m.som krävs enligt FK.

Inom FN:s ekonomiska kommission för Europa (ECE) har antagits ett s.k. reglemente (nr 70) om enhetliga föreskrifter rörande typgodkännande av skyltar för utmärkning på baksidan av tunga och långa fordon. Skyltar enligt reglementet skall vara rektangulära och reflektera gult ljus inom en röd ljusram. Reglementet, som har trätt i kraft den 15 maj 1987, är fogat som en bilaga till den internationella överenskommelsen år 1958 om antagande av enhetliga regler för typgodkännande av utrustning och delar till motorfordon samt för ömsesidigt erkännande av sådant godkännande (SÖ 1959:28). I yttran-

de över reglementet i februari 1988 anförde TSV bl.a. att det var angeläget att det gavs möjlighet till enhetlig utmärkning av fordon som uppträder i trafiken på sådant sätt att trafikanter bör särskilt uppmärksammas och föreslog därför som ett första steg att Sverige skulle anta reglementet för att öka förutsättningarna för tillverkare i Sverige att få godkännande av skyltar för utmärkningen. Regeringen godkände den 18 augusti 1988 reglementet samt beslöt att TSV skulle vara godkännande myndighet och statens provningsanstalt provande instans.

Något hinder mot att i Sverige redan nu använda skyltar som avses i reglementet finns varken i FK eller i TSV:s föreskrifter.

I motionerna T414 (fp) och T434 (s) begärs att det skall införas ett krav på att långa fordon skall ha sådana reflexanordningar som avses med ECE-reglementet. Motionären framhåller värdet ur trafiksäkerhetssynpunkt av sådana reflexanordningar.

I skrivelse till TSV i juni i år framhöll Svenska Transportarbetareförbundet det angelägna i att krav på utrustning med reflexanordningar enligt ECE-reglementet införs. Förbundet pekade bl.a. på att det under senare år har blivit allt vanligare med olyckor med personbilar som bakifrån i mörker kör in i stillastående lastbilar. TSV svarade i skrivelse i augusti i år att verket inte inom den närmaste tiden hade möjlighet att ta itu med frågan om lämpliga regler för användning av de skyltar som beskrivs i ECE-reglementet. För detta var enligt verket tyvärr utredningskapaciteten inom verkets fordonsbyrå för liten. TSV framhöll att Sverige tidigt antagit reglementet och att frivillig utrustning med skyltarna därmed hade underlättats.

Utskottet har förståelse för att man otåligt väntar på krav på reflexanordningar enligt ECE-reglementet med hänsyn till att sådana torde ha en betydande olycksförebyggande funktion. Transportarbetareförbundet, som organiserar dem som drabbas av här aktuell typ av olyckor, har ju också understrukit angelägenheten av ett krav. Vid utskottets utfrågning den 14 november i år om trafiksäkerhet på väg underströks också angelägenheten av krav på här aktuella reflexanordningar.

Utskottet har numera under hand erfarit att man inom TSV påbörjat beredningen av frågan om införande av ett krav. Syftet med motionsförslagen synes därmed bli tillgodosett, varför de torde kunna lämnas utan särskild åtgärd av riksdagen.

## 7.7 Lyktor som visar lastbilars hastighet

Enligt underhandsuppgift är lastbilar i Japan försedda med tre lyktor, vilka med olika ljus utvisar de hastigheter med vilka lastbilarna framförs.

I motion T223 (mp) begärs (yrkande 20) att krav skall införas i vårt land på lyktor som visar när lastbil framförs med högre hastighet än tillåtna 70 km/tim.



Som nämnts skall TSV sträva efter att våra regler för fordon skall vara enhetliga med andra länders regler. Fråga om införande av här aktuella lyktor har enligt underhandsuppgift från TSV inte aktualiserats inom det europeiska samarbetet beträffande krav på fordon. Enligt utskottets mening bör inte heller riksdagen aktualisera frågan. Motionsförslaget avstyrks därmed.

### 7.8 Mönsterdjup på bildäck

Enligt TSV föreskrifter om däck, medar och band (TSVFS 1985:3) får slitbana på däck på bil, motorcykel och släpvagn inte vara mera nött än att det kvarvarande profildjupet i huvudmönstret uppgår till 1,0 mm i däckets hela slitbana.

I motion T 403 (c) begärs (yrkande 2) att krav på minst 3 mm mönsterdjup skall införas.

EG-rådet har rekommenderat EG-länderna att senast den 1 januari 1992 införa krav på minst 1,6 mm mönsterdjup på däck. TSV kommer att kräva detta mönsterdjup redan den 1 april 1990. Att införa krav på minst 3 mm mönsterdjup i vårt land torde innebära alltför stort avsteg från strävandena efter internationell enhetlighet. Utskottet kan därför inte ställa sig bakom motionsförslaget vilket således avstyrks.

## 8 Körkortsfrågor

### Medicinska körkortskrav för diabetiker

I betänkande 1988/89:TU1 (s. 22—24) har lämnats en närmare redogörelse för gällande medicinska körkortskrav för diabetiker m.m. Här erinras om att enligt socialstyrelsens föreskrifter om medicinska krav för innehav av körkort, traktorkort eller taxibehörighet (SOSFS 1984:31) — vilka socialstyrelsen har meddelat efter samråd med TSV — körkortshavare med diabetes skall stå under fortlöpande läkarkontroll, och omprövning av körkortsinnehavet skall ske minst vart femte år. Efter tio år skall omprövningen ske minst vartannat år. I det motionsförslag som behandlades i ovannämnda betänkande kritiserades det förhållandet att de som har fått sin diabetes efter det att de har fått körkort kan — om sjukdomen inte blir känd för körkortsmyndigheterna — köra utan att körkortsinnehavet omprövas, medan innehavet omprövas för dem som hade diabetes redan när de ansökte om körkortstillstånd. Kritik framfördes också mot omprövning vartannat år då detta enligt motionärerna inte behövdes med hänsyn till förbättrade vårdmöjligheter för diabetiker. Vidare kritiserades att diabetiker bland yrkesförare som enligt vissa övergångsbestämmelser har C-behörighet (för tung lastbil och ett till sådan bil kopplat lätt släpfordon) kan förlora denna behörighet om sjukdomen blir känd.

I motion T421 (c) begärs att körkortsärenden beträffande diabetiker skall avgöras i samråd med behandlande läkare och att en diabetiker skall kunna både få och behålla C-behörighet om läkare bedömer att det kan ske utan risk.

Utskottet behandlade i i slutet av förra riksmötet i betänkande 1988/89:TU20 (s. 11–12) två motionsyrkanden som var likartade med det i betänkande 1988/89:TU1 behandlade. Utskottet pekade på att TSV den 1 januari 1990 kommer att överta myndighetsansvaret för de trafikmedicinska frågorna och att socialstyrelsen med hänsyn härtill och efter en uppvaktning av Svenska Diabetesförbundet i mars 1989 hade tillsatt en arbetsgrupp, i vilken TSV är representerad, med uppgift att före den 1 januari 1990 göra en översyn av föreskrifterna om medicinska körkortskrav för diabetiker.

I avvaktan på resultat av denna översyn bör det nu aktuella motionsförslaget inte föranleda något initiativ av riksdagen utan kan avslås.

## 9 Vägmärkesfrågor

### Skyltning vid vägar

Huvudregeln i VMF beträffande uppsättning och underhåll av *lokaliseringmärken* i fråga om väg som inte är enskild är att den myndighet som handhar väg- eller gatuhållningen svarar för detta (80 § första stycket) liksom för kostnaderna härför (82 § första stycket). Sätts ett lokaliseringsskylt upp på begäran av någon annan än den som svarar för väg- eller gatuhållningen, skall den som begär att märket sätts upp betala kostnaden för uppsättning och underhåll av märket. Detta gäller dock inte om märket ändå skulle ha satts upp av den som svarar för väg- eller gatuhållningen (82 § tredje stycket).

För uppsättning av *reklamskyltar m.fl. skyltar* intill och inom ett vägområde krävs tillstånd av myndighet. I korthet innebär gällande ordning att för uppsättning av skyltar inom ett avstånd av 50 meter från ett vägområde krävs tillstånd av länsstyrelsen och för uppsättning inom ett vägområde tillstånd av väghallningsmyndigheten (vägverket eller kommunal myndighet).

I motion T332 (m) anför motionären att han har fått uppfattningen att det i flertalet län är mycket svårt och i de flesta fall omöjligt att få vägverkets och/eller länsstyrelsens tillstånd för skyltning av speciella turistmål, sevärdheter och turistservice. Motionären begär bättre, generösa och enhetliga regler för hela landet i fråga om skyltning vid allmänna vägar.

Utskottet avstyrkte i betänkande TU 1987/88:16 (s. 26–27) motionsförslag som hade likartat syfte med det här aktuella. Utskottet hänvisade till att vägverket under senare tid hade uttryckt en generös inställning i fråga om uppsättning på verkets bekostnad av ortnamnsmärken m.m.

och sagt sig skola ha en mer liberal syn i fråga om uppsättning av reklamskyltar jämfört med den praxis som hade framkommit i ärenden som hade överklagats till högre instans.

Vägverket har i mars i år i "Handbok i trafikantinformation m.m." fastlagt de riktlinjer som skall tillämpas i fråga om sådan information m.m. Dessa riktlinjer innebär bl.a. följande.

Trafikanternas behov av information skall sättas i centrum. Information av allmänt intresse med anknytning till bygden kan medges om den inte äventyrar trafikanternas möjligheter att tillgodogöra sig nödvändig information. Särskilt hänsyn skall tas till stads- och landskapsbilden. Omfattning, utformning och placering av vägmärken och reklamskyltar skall väljas så att trafiksäkerheten inte försämras och skyltarna inte blir till olägenhet för vägens drift eller brukande. Särskild hänsyn skall tas till stads- och landskapsbilden.

De sålunda fastlagda riktlinjerna, som enligt vägverket är uttryck för en generösare inställning hos verket än i tidigare riktlinjer, torde enligt utskottets mening tillgodose önskemålen bakom motionsförslaget. Något riksdagens initiativ med anledning av detsamma synes inte vara påkallat. Det avstyrks således.

## 10 Hemställan

Utskottet hemställer

### Övergripande mål för trafiksäkerhetsarbetet m.m.

1. beträffande *mål för trafiksäkerhetsarbetet*  
att riksdagen avslår motion 1988/89:T258 yrkande 7,  
*res. 1 (vpk, mp)*
2. beträffande den "*mänskliga faktorns*" betydelse för trafiksäkerheten  
att riksdagen avslår motion 1988/89:T225 yrkande 20 i denna del,  
*res. 2 (m, fp)*
3. beträffande *åtgärder mot utsläpp av koldioxid från trafiken*  
att riksdagen avslår motion 1988/89:T259 yrkande 2,  
*res. 3 (c, vpk, mp)*
4. beträffande *jämnare trafikrytm för att minska skadliga avgasutsläpp*  
att riksdagen avslår motion 1988/89:T447 yrkande 4,  
*res. 4 (m, fp)*

### Hastighetsgränser m.m.

5. beträffande *hastighetsbegränsning av miljöskäl genom TSV*  
att riksdagen avslår motion 1988/89:T427 yrkandena 2 och 4,  
*res. 5 (vpk, mp)*
6. beträffande *allmän översyn av hastighetsgränserna*  
att riksdagen avslår motion 1988/89:T447 yrkande 6,  
*res. 6 (m)*

7. beträffande *ändringar av hastighetsgränser*  
att riksdagen avslår motionerna 1988/89:T204 yrkande 2,  
1988/89:T223 yrkande 19, 1988/89:T225 yrkande 18,  
1988/89:T252 yrkande 2, 1988/89:T258 yrkande 4, 1988/89:T422  
yrkandena 1 och 2 samt 1988/89:T447 yrkande 3,  
*res. 7 (m)*  
*res. 8 (c)*  
*res. 9 (vpk, mp)*
8. beträffande *hastighetsgräns för tung lastbil*  
att riksdagen avslår motion 1988/89:T420,  
*res. 10 (m)*
9. beträffande *hastighetsgräns för bil med husvagn*  
att riksdagen avslår motion 1988/89:T447 yrkande 8,  
*res. 11 (m)*
10. beträffande *befogenhet för länsstyrelse att föreskriva hastig-  
hetsgränser utan lokal begränsning*  
att riksdagen avslår motionerna 1988/89:T222 yrkande 7,  
1988/89:T240 yrkande 6, 1988/89:T415, 1988/89:T427 yrkande 3  
samt 1988/89:T438,  
*res. 12 (fp, vpk, mp)*
11. beträffande *befogenhet för kommun att föreskriva hastighets-  
gränser för genomfartsvägar*  
att riksdagen avslår motion 1988/89:T408,  
*res. 13 (vpk, mp)*

#### Åtgärder mot hastighetsöverträdelser

12. beträffande *informationsinsatser mot hastighetsöverträdelser*  
att riksdagen avslår motionerna 1988/89:T427 yrkande 1 och  
1988/89:T716 yrkande 1,
13. beträffande *skärpning av påföljderna för hastighetsöverträ-  
delser*  
att riksdagen avslår motionerna 1988/89:T422 yrkande 3,  
1988/89:T423 yrkande 3 och 1988/89:T435,  
*res. 14 (c, vpk, mp)*  
*res. 15 (m)*
14. beträffande *användningen av påföljden återkallelse av kör-  
kort*  
att riksdagen avslår motionerna 1988/89:T441 och 1988/89:T447  
yrkande 7,  
*res. 16 (m, fp, c)*

#### Övriga vägtrafikfrågor m.m.

15. beträffande *säkerheten för gående på obevakat övergångsstäl-  
le*  
att riksdagen avslår motionerna 1988/89:T407 i denna del och  
1988/89:T419 i denna del,  
*res. 17 (vpk, mp)*
16. beträffande *ansvaret för gångbanerenhållningen*  
att riksdagen avslår motion 1988/89:T419 i denna del,

17. beträffande *information om problem för äldre och synskadade gångtrafikanter*

att riksdagen avslår motion 1988/89:T201 yrkande 2,  
*res. 18 (vpk, mp)*

18. beträffande *väjningsplikt för cyklande till förmån för gående*

att riksdagen avslår motion 1988/89:T201 yrkande 3,

19. beträffande "*högerregeln*" till förmån för cyklande

att riksdagen avslår motion 1988/89:T407 i denna del,  
*res. 19 (vpk)*

20. beträffande *transport av barn stående i skolbussar*

att riksdagen avslår motion 1988/89:T402,  
*res. 20 (fp, vpk)*

21. beträffande *förbud att köra om stillastående skolskjuts, m.m.*

att riksdagen avslår motion 1988/89:T406,  
*res. 21 (vpk)*

22. beträffande *högersväng i korsning med rött ljus*

att riksdagen avslår motion 1988/89:T447 yrkande 13,  
*res. 22 (m)*

23. beträffande *rätten att färdas på vägrenen*

att riksdagen avslår motion 1988/89:T429,  
*res. 23 (vpk, mp)*

24. beträffande *rätten att medge biltrafik i kollektivtrafikfiler*

att riksdagen avslår motion 1988/89:T409,  
*res. 24 (vpk, mp)*

#### Kontrollbesiktningen m.m.

25. beträffande *bättre stimulans till skrotning av bilar*

att riksdagen med anledning av motion 1988/89:T225 yrkande 20 i denna del som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet anfört,

26. beträffande *tidsintervallen för kontrollbesiktningarna för vanliga personbilar*

att riksdagen avslår motion 1988/89:T447 yrkande 12,  
*res. 25 (m, fp)*

27. beträffande *kontrollbesiktningensintervall för lastbilar*

att riksdagen avslår motion 1988/89:T423 yrkande 2,

28. beträffande *tidsintervall mellan kontrollbesiktningarna av historiska motorfordon*

att riksdagen avslår motionerna 1988/89:T411 och 1988/89:T412,

29. beträffande *organ för fordonsbesiktningar*

att riksdagen avslår motion 1988/89:T447 yrkande 11,  
*res. 26 (m)*

30. beträffande *förläggning av bilprovningsstationer, m.m.*  
att riksdagen avslår motionerna 1988/89:T418, 1988/89:T423 yrkande 5, 1988/89:T436 och 1988/89:T440,  
*res.27 (c, vpk)*

31. beträffande *avgift för kontrollbesiktning i vissa fall*  
att riksdagen avslår motion 1988/89:T430,

#### **Krav på utrustning i fordonen m.m.**

32. beträffande *bilavgaskraven och utveckling av tekniken för avgasrening*  
att riksdagen med anledning av motion 1988/89:T225 yrkande 6 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet anfört,

33. beträffande *kravet på besiktning vid ändring från motorgasdrift till bensindrift*  
att riksdagen avslår motion 1988/89:T439,

34. beträffande *låsningfria bromsar*  
att riksdagen avslår motion 1988/89:T416,

35. beträffande *stänklappar*  
att riksdagen avslår motion 1988/89:T426,

36. beträffande *luftkuddesystem (air bags)*  
att riksdagen avslår motion 1988/89:T433,

37. beträffande *vissa reflexanordningar på långa tunga fordon*  
att riksdagen lämnar motionerna 1988/89:T414 och 1988/89:T434 utan särskild åtgärd,

38. beträffande *lyktor som visar lastbilars hastighet*  
att riksdagen avslår motion 1988/89:T223 yrkande 20,  
*res. 28 (mp)*

39. beträffande *mönsterdjup på bildäck*  
att riksdagen avslår motion 1988/89:T403 yrkande 2,

#### **Körkortsfrågor**

40. beträffande *medicinska körkortskrav för diabetiker*  
att riksdagen avslår motion 1988/89:T421,

#### **Vägmärkesfrågor**

41. beträffande *skyltning vid vägar*  
att riksdagen avslår motion 1988/89:T332.

Stockholm den 28 november 1989

## *Birger Rosqvist*

Närvarande: Birger Rosqvist (s), Rolf Clarkson (m), Olle Östrand (s), Kenth Skårvik (fp), Elving Andersson (c), Sven-Gösta Signell (s), Margit Sandéhn (s), Sten-Ove Sundström (s), Sten Andersson i Malmö (m), Hugo Bergdahl (fp), Rune Thorén (c), Viola Claesson (vpk), Roy Ottosson (mp), Jarl Lander (s), Yngve Wernersson (s), Tom Heyman (m) och Anita Jönsson (s).

## Reservationer

### 1. Mål för trafiksäkerhetsarbetet (mom. 1)

Viola Claesson (vpk) och Roy Ottosson (mp) anser

*dels* att den del av utskottets yttrande som på s. 10 börjar med "Utskottet vill" och slutar med "avstyrks således" bort ha följande lydelse:

Bilismen har genom politiska beslut fått öka och ökar ohejdat. Detta har medfört att också antalet trafikolyckor har ökat och ökar liksom antalet offer för vägtrafikens expansion. Man har inte kunnat närma sig målen för trafiksäkerhetsarbetet. Skälet är att en fortsatt expansion av bilismen har förutsatts. Vi måste nu sätta ett definitivt stopp för denna olyckliga utveckling och bör i detta syfte — såsom föreslås i motionen — inrikta oss på att överföra person- och godstransporter till järnväg och båt som båda är både trafiksäkrare och miljövänligare. Detta bör vara ett nytt mål för trafiksäkerhetsarbetet.

Vad utskottet sålunda anfört om mål för trafiksäkerhetsarbetet bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

*dels* att utskottets hemställan under 1 bort ha följande lydelse:

#### 1. beträffande *mål för trafiksäkerhetsarbetet*

att riksdagen med bifall till motion 1988/89:T258 yrkande 7 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet anfört.

### 2. Den "mänskliga" faktorns betydelse för trafiksäkerheten (mom. 2)

Rolf Clarkson (m), Kenth Skårvik (fp), Sten Andersson i Malmö (m), Hugo Bergdahl (fp) och Tom Heyman (m) anser

*dels* att den del av utskottets yttrande som på s. 11 börjar med "Forsknings- och utvecklingsverksamhet" och slutar med "avstyrks sålunda" bort ha följande lydelse:

Utskottet är ense med motionärerna om att vi måste veta mera om de psykologiska faktorernas betydelse i trafiken så att information och

andra åtgärder för trafiksäkerhet kan satsas rätt. Som motionärerna begär bör ytterligare insatser göras för att klargöra dessa faktorer betydelse i trafiken.

Vad utskottet sålunda anfört om den "mänskliga faktorns" betydelse för trafiksäkerheten bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

*dels* att utskottets hemställan under 2 bort ha följande lydelse:

2. beräffande den "mänskliga faktorns" betydelse för trafiksäkerheten

att riksdagen med bifall till motion 1988/89:T225 yrkande 20 i denna del som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet anfört,

### 3. Åtgärder mot utsläpp av koldioxid från trafiken (mom. 3)

Elving Andersson (c), Rune Thorén (c), Viola Claesson (vpk) och Roy Ottosson (mp) anser

*dels* att den del av utskottets yttrande som på s. 12 börjar med "Sålunda uppdrog" och slutar med "kan avslås" bort ha följande lydelse:

Genom att koldioxid i luften kraftfullt bidrar till att förstärka "växthuseffekten" utgör utsläpp av koldioxid ett mycket allvarligt hot mot vår miljö. Från statens sida bör därför — såsom föreslås i motionen — göras kraftfulla satsningar på upplysning om trafikens skadeverkningar genom utsläppen av koldioxid och om möjligheterna för den enskilde och för företaget att medverka till att minska dessa skadeverkningar.

Vad utskottet sålunda anfört om åtgärder mot utsläpp av koldioxid från trafiken bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

*dels* att utskottets hemställan under 3 bort ha följande lydelse:

3. beträffande åtgärder mot utsläpp av koldioxid från trafiken

att riksdagen med bifall till motion 1988/89:T259 yrkande 2 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet anfört,

### 4. Jämnare trafikrytm för att minska skadliga avgasutsläpp (mom. 4)

Rolf Clarkson (m), Kenth Skårvik (fp), Sten Andersson i Malmö (m), Hugo Bergdahl (fp) och Tom Heyman (m) anser

*dels* att den del av utskottets yttrande som på s. 13 börjar med "Vägverket har" och slutar med "kan avslås" bort ha följande lydelse:

I motionen klargörs de olägenheter med avgasutsläpp som följer av att bilar i trafik måste stanna vid rödljus etc. Det är mycket viktigt att trafikrytmen är jämn. Som begärs i motionen bör trafikplaneringen inriktas på att åstadkomma en jämnare trafikrytm.



Vad utskottet sålunda anfört om jämnare trafikrytm för att minska skadliga avgasutsläpp bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

*dels* att utskottets hemställan under 4 bort ha följande lydelse:

4. beträffande *jämnare trafikrytm för att minska skadliga avgasutsläpp*

att riksdagen med bifall till motion 1988/89:T447 yrkande 4 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet anfört,

## 5. Hastighetsbegränsning av miljöskäl genom TSV (mom. 5)

Viola Claesson (vpk) och Roy Ottosson (mp) anser

*dels* att den del av utskottets yttrande som på s. 15 börjar med "Till grund" och på s. 16 slutar med "avstyrks således" bort ha följande lydelse:

I 1987/88 års trafikpolitiska proposition togs, som redovisats ovan, upp frågan om lokala föreskrifter av länsstyrelse eller kommun om färdhastighet av hänsyn till miljön och regeringen kompletterade VTK med bestämmelser härom. Behov har emellertid uppkommit av att av miljöskäl kunna meddela föreskrifter om färdhastighet på längre sträckor. Sådana föreskrifter berör statens naturvårdsverks uppgiftsområde eftersom verket är central förvaltningsmyndighet för frågor om miljövard – däri inbegripet bl.a. miljöskydd. Då behovet av föreskrifter om färdhastighet med hänsyn till miljön kan beräknas komma att öka bör tiden nu vara mogen för att det i VTK föreskrivs att TSV vid överväganden om den högsta hastighet som skall tillåtas även skall ha att ta hänsyn till miljön och att föreskrift av TSV om sådan hastighet skall beslutas efter samråd med statens naturvårdsverk. Utskottet tillstyrker därmed förslaget i yrkande 2 i motionen.

Såsom föreslås i yrkande 4 i motionen bör TSV få i uppdrag att se över hastighetsgränserna i föroreningsbelastade delar av landet, dvs. i västra och i sydligaste Sverige samt i Stockholmsområdet.

Vad utskottet sålunda anfört om hastighetsbegränsning av miljöskäl genom TSV bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

*dels* att utskottets hemställan under 5 bort ha följande lydelse:

5. beträffande *hastighetsbegränsning av miljöskäl genom TSV*

att riksdagen med bifall till motion 1988/89:T427 yrkandena 2 och 4 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet anfört,

## 6. Allmän översyn av hastighetsgränserna (mom. 6)

Rolf Clarkson, Sten Andersson i Malmö och Tom Heyman (alla m) anser

*dels* att den del av utskottets yttrande som på s. 16 börjar med "Förutom ovannämnda" och slutar med "kan avslås" bort ha 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 kontrollbesiktningarna 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 successiv översyn av hastighetsgränserna. I många fall torde utvecklingen ha lett till att hastighetsgränserna kan höjas. I andra fall kan det kanske vara motiverat med en sänkning av hastighetsgränser. En successiv översyn av hastighetsgränssystemet bör därför komma till stånd så att hastighetsgränserna uppfattas som motiverade. För översynen bör en utgångspunkt vara att granska möjligheterna att höja de nuvarande hastighetsgränserna — under bibehållande av en god trafiksäkerhet. Utskottet biträder sålunda motionsförslaget.

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

*dels* att utskottets hemställan under 6 bort ha följande lydelse:

6. beträffande *allmän översyn av hastighetsgränserna*

att riksdagen med bifall till motion 1988/89:T447 yrkande 6 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet anfört,

## 7. Ändringar av hastighetsgränser (mom. 7)

Rolf Clarkson, Sten Andersson i Malmö och Tom Heyman (alla m) anser

*dels* att den del av utskottets yttrande som på s. 16 börjar med "Preliminära beräkningar" och på s. 17 slutar med "avstyrks därmed" bort ha följande lydelse:

En generell sänkning av hastighetsgränserna bör inte ske. Bestämmande för utformningen av hastighetsgränserna bör vara att trafikanterna upplever gränserna som motiverade. Det nu anförda bör riksdagen — i överensstämmelse med vad som begärs i motionerna T225 (m) och T447 (m) — som sin mening ge regeringen till känna.

Övriga här aktuella motionsförslag — som syftar till sänkning av hastighetsgränserna avstyrks därmed.

*dels* att utskottets hemställan under 7 bort ha följande lydelse:

7. beträffande *ändringar av hastighetsgränser*

att riksdagen med bifall till motionerna 1988/89:T225 yrkande 18 och 1988/89:T447 yrkande 3 samt med avslag på motionerna 1988/89:T204 yrkande 2, 1988/89:T223 yrkande 19, 1988/89:T252 yrkande 2, 1988/89:T258 yrkande 4 och 1988/89:T422 yrkandena 1 och 2 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet anfört,

## 8. Ändringar av hastighetsgränser (mom. 7)

1989/90:TU9

Elving Andersson och Rune Thorén (båda c) anser

*dels* att den del av utskottets yttrande som på s. 16 börjar med "Preliminära beräkningar" och på s. 17 slutar med "avstyrks därmed" bort ha följande lydelse:

Erfarenheter av hastighetsbegränsningar har visat att genom sådana minskas antalet vägtrafikolyckor liksom antalet dödade och skadade i trafiken. Hastighetsbegränsningar minskar också miljöföroreningarna från trafiken. Utskottet anser därför att de högsta tillåtna hastigheterna ovanför bashastigheten i fortsättningen bör vara 100 km/tim och 80 km/tim. Detta innebär att hastigheten på "110-vägar" bör sänkas till högst 100 km/tim och hastigheten på "90-vägar" till högst 80 km/tim. Utskottet biträder således den mening som ligger bakom förslaget i motion T252 (vpk).

Utskottet avstyrker därmed övriga här aktuella motionsförslag, i vilka begärs antingen mera selektiva hastighetsbegränsningar eller att för närvarande gällande hastighetsgränser i princip inte skall sänkas.

*dels* att utskottets hemställan under 7 bort ha följande lydelse:

### 7. beträffande *ändringar av hastighetsgränser*

att riksdagen med anledning av motion 1988/89:T252 yrkande 2 samt med avslag på motionerna 1988/89:T204 yrkande 2, 1988/89:T223 yrkande 19, 1988/89:T225 yrkande 18, 1988/89:T258 yrkande 4, 1988/89:T422 yrkandena 1 och 2 och 1988/89:T447 yrkande 3 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet anfört,

## 9. Ändringar av hastighetsgränser (mom. 7)

Viola Claesson (vpk) och Roy Ottosson (mp) anser

*dels* att den del av utskottets yttrande som på s. 16 börjar med "Preliminära beräkningar" och på s. 17 slutar med "avstyrks därmed" bort ha följande lydelse:

Preliminära beräkningar visar att ändringen av hastighetsgränsen 110 km/tim till 90 km/tim under sommarmånaderna 1989 inte bara har hejdat ökningen av antalet vägtrafikolyckor med personskada utan även har lett till en minskning av antalet sådana olyckor. Antalet vägtrafikolyckor på de tidigare "110-vägarna" minskade sålunda med ca 24 %. Detta utgör ett starkt argument för sänkningar av de högsta tillåtna hastigheterna på olycksdrabbade vägar. Hastighetsbegränsningar förbättrar också miljön i föroreningskänsliga områden.

I överensstämmelse med vad som föreslås i motionerna T204 (mp), T223 (mp), T258 (vpk) och T422 (mp) bör därför hastighetsgränserna 110 km/tim och 90 km/tim ändras till 90 km/tim resp. 70 km/tim på olycksdrabbade vägar och på vägar i föroreningsdrabbade områden.

Förslaget i motion T252 (vpk) om sänkning av högsta tillåten hastighet med enbart 10 km/tim avstyrks liksom förslagen i motionerna T225 (m) och T447 (m), i vilka motionärerna motsätter sig en sänkning av nuvarande högsta tillåtna hastigheter.

*dels* att utskottets hemställan under 7 bort ha följande lydelse:

7. *beträffande ändringar av hastighetsgränser*

att riksdagen med anledning av motionerna 1988/89:T204 yrkande 2, 1988/89:T223 yrkande 19, 1988/89:T258 yrkande 4 och 1988/89:T422 yrkandena 1 och 2 samt med avslag på motionerna 1988/89:T225 yrkande 18, 1988/89:T252 yrkande 2 och 1988/89:T447 yrkande 3 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet anfört om ändring av högsta tillåten hastighet från 110 km/tim till 90 km/tim och från 90 km/tim till 70 km/tim,

## 10. Hastighetsgräns för tung lastbil (mom. 8)

Rolf Clarkson, Sten Andersson i Malmö och Tom Heyman (alla m) anser

*dels* att den del av utskottets yttrande som på s. 17 börjar med "Enligt uppgift" och slutar med "avstyrks således" bort ha följande lydelse:

De tunga lastbilarna är numera sådana att "70-gränsen" för dem bör kunna höjas till "90-gräns". Såsom föreslås i motionen bör en översyn av hastighetsgränsen för sådana lastbilar ske.

Vad utskottet sålunda anfört om hastighetsgräns för tung lastbil bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

*dels* att utskottets hemställan under 8 bort ha följande lydelse:

8. *beträffande hastighetsgräns för tung lastbil*

att riksdagen med bifall till motion 1988/89:T420 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet anfört,

## 11. Hastighetsgräns för bil med husvagn (mom. 9)

Rolf Clarkson, Sten Andersson i Malmö och Tom Heyman (alla m) anser

*dels* att den del av utskottets yttrande som på s. 18 börjar med "Enligt underhandsuppgift" och slutar med "avstyrks således" bort ha följande lydelse:

Den tekniska utvecklingen av husvagnarna har som framhålls i motionen medfört att invändningar mot hastighetsgränsen 90 km/tim alltmer har förlorat i styrka. Denna hastighetsgräns bör nu tillåtas för husvagnsekipage.

Vad utskottet sålunda anfört om hastighetsgräns för bil med husvagn bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

dels att utskottets hemställan under 9 bort ha följande lydelse:

1989/90:TU9

9. beträffande *hastighetsgräns för bil med husvagn*  
att riksdagen med bifall till motion 1988/89:T447 yrkande 8 som  
sin mening ger regeringen till känna vad utskottet anfört,

## 12. Befogenhet för länsstyrelse att föreskriva hastighetsgränser utan lokal begränsning (mom. 10)

Kenth Skårvik (fp), Hugo Bergdahl (fp), Viola Claesson (vpk) och Roy  
Ottooson (mp) anser

dels att den del av utskottets yttrande som på s. 18 börjar med "Enligt  
utskottets" och slutar med "avstyrks sålunda" bort ha följande lydelse:

Med hänsyn till att det finns ett klart samband mellan motorfordo-  
nens hastighet och nackdelarna med utsläppen från fordonen bör  
länsstyrelsen — som har ett regionalt ansvar för naturvård och miljö-  
skydd — även beträffande hela regionen ges befogenhet att av hänsyn  
till miljön meddela föreskrifter om färdhastighet och inte som för  
närvarande behöva vara bunden till lokala vägar eller vägsträckor när  
det gäller att utöva en sådan befogenhet. Utskottet stöder således syftet  
med här aktuella motionsförslag.

Vad utskottet sålunda anfört om befogenhet för länsstyrelse att  
föreskriva hastighetsgränser utan lokal begränsning bör riksdagen som  
sin mening ge regeringen till känna.

dels att utskottets hemställan under 10 bort ha följande lydelse:

10. beträffande *befogenhet för länsstyrelse att föreskriva hastig-  
hetsgränser utan lokal begränsning*  
att riksdagen med anledning av motionerna 1988/89:T222 yrkan-  
de 7, 1988/89:T240 yrkande 6, 1988/89:T415, 1988/89:T427 yr-  
kande 3 samt 1988/89:T438 som sin mening ger regeringen till  
känna vad utskottet anfört,

## 13. Befogenhet för kommun att föreskriva hastighetsgränser för genomfartsvägar (mom. 11)

Viola Claesson (vpk) och Roy Ottooson (mp) anser

dels att den del av utskottets yttrande som på s. 19 börjar med  
"Utskottet anser" och slutar med "därmed motionen" bort ha följande  
lydelse:

Som motionären framhåller är det kommunen som kan göra den  
mest välgrundade bedömningen beträffande hastighetsgräns på en ge-  
nomfartsväg i kommunen. Kommun bör därför ges befogenhet att  
föreskriva hastighetsgränser även för genomfartsvägar inom kommu-  
nen.

Vad utskottet sålunda anfört om befogenhet för kommun att före-  
skrika hastighetsgränser för genomfartsvägar hör riksdagen som sin  
mening ge regeringen till känna.

*dels* att utskottets hemställan under 11 bort ha följande lydelse:

11. beträffande *befogenhet för kommun att föreskriva hastighetsgränser för genomfartsvägar*  
att riksdagen med bifall till motion 1988/89:T408 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet anfört,

#### 14. Skärpning av påföljderna för hastighetsöverträdelser (mom. 13)

Elving Andersson (c), Rune Thorén (c), Viola Claesson (vpk) och Roy Ottosson (mp) anser

*dels* att den del av utskottets yttrande som på s. 21 börjar med "I en" och slutar med "av riksdagen" bort ha följande lydelse:

Man bör, som påpekas i motion T423 (c), överväga om inte böterna för hastighetsöverträdelser bör höjas för att bötesstraffet skall få bättre effekt. Detta bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

Om bötesstraffet blir effektivt tillgodoses även syftet med här aktuella förslag i motionerna T422 (mp) och T435 (m), vilka därför inte behöver föranleda något initiativ av riksdagen utan kan avslås.

13. beträffande *skärpning av påföljderna för hastighetsöverträdelser*

att riksdagen med bifall till motion 1988/89:T423 yrkande 3 samt med avslag på motionerna 1988/89:T422 yrkande 3 och 1988/89:T435 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet anfört om skärpning av påföljderna för hastighetsöverträdelser,

#### 15. Skärpning av påföljderna för hastighetsöverträdelser (mom. 13)

Rolf Clarkson, Sten Andersson i Malmö och Tom Heyman (alla m) anser

*dels* att den del av utskottets yttrande som på s. 21 börjar med "I en" och slutar med "av riksdagen" bort ha följande lydelse:

Man bör enligt utskottets mening införa en ordning som gör att det blir mera ekonomiskt kännbart än vad det kan vara i dag att överträda hastighetsbegränsningarna. Med hänsyn till att innehavet av körkortet för de flesta är av central betydelse för att de skall kunna fungera väl i vardagen bör man i möjligaste mån undvika att återkalla körkortet. En ordning där bötesbeloppet på ett kännbart sätt höjs progressivt alltefter omfattningen av hastighetsöverträdelserna — såsom föreslås i motion T435 (m) — vill utskottet förorda och bör införas. Detta bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

Med en sådan ordning som utskottet sålunda förordar tillgodoses även syftet med här aktuella förslag i motionerna T422 (mp) och T423 (c), vilka därför inte behöver föranleda något initiativ av riksdagen utan kan avslås.

dels att utskottets hemställan under 13 bort ha följande lydelse:

13. *beträffande skärpning av påföljderna för hastighetsöverträdelser*

att riksdagen med bifall till motion 1988/89:T435 samt med avslag på motionerna 1988/89:T422 yrkande 3 och 1988/89:T423 yrkande 3 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet anfört om skärpning av påföljderna för hastighetsöverträdelser,

## 16. Användningen av påföljden återkallelse av körkort (mom. 14)

Rolf Clarkson (m), Kenth Skårvik (fp), Elving Andersson (c), Sten Andersson i Malmö (m), Hugo Bergdahl (fp), Rune Thorén (c) och Tom Heyman (alla m) anser

dels att den del av utskottets yttrande som på s. 22 börjar med "Utskottet har" och slutar med "kunna avslås" bort ha följande lydelse:

Utskottet har vid behandling tidigare av likartade motionsyrkanden — i betänkandena TU 1987/88:1 (s. 12—13) och TU 1987/88:16 (s. 14—15) — framhållit att körkortsåterkallelse allmänt förutsätter en individualiserad bedömning. I sistnämnda betänkande framhöll utskottet med största skärpa att *bedömningen i fråga om körkortsåterkallelse kan — och bör — påverkas av omständigheterna i det enskilda fallet*. Detta synes emellertid inte fått genomslag i rättstillämpningen. En lagändring krävs, varför regeringen bör återkomma till riksdagen med förslag till sådan ändring.

Vad utskottet sålunda anfört om användningen av påföljden återkallelse av körkort bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

dels att utskottets hemställan under 14 bort ha följande lydelse:

14. *beträffande användningen av påföljden återkallelse av körkort*

att riksdagen med anledning av motionerna 1988/89:T441 och 1988/89:T447 yrkande 7 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet anfört,

## 17. Säkerheten för gående på obebokat övergångsställe (mom. 15)

Viola Claesson (vpk) och Roy Ottosson (mp) anser

dels att den del av utskottets yttrande som på s. 23 börjar med "Det är" och slutar med "således avslås" bort ha följande lydelse:

Utskottet anser också att de gåendes situation på obebakade övergångsställen måste förbättras. I likhet med vad som enligt 82 § VTK gäller vid bebokat övergångsställe bör fordonsförare vid obebakat så-

dant lämna gående som har gått ut på övergångsstället tillfälle att passera. 83 § VTK bör ändras i enlighet härmed. Utskottet stöder sålunda de här aktuella motionsförslagen.

Vad utskottet sålunda anfört om säkerheten för gående på obevakat övergångsställe bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

*dels* att utskottets hemställan under 15 bort ha följande lydelse:

15. beträffande *säkerheten för gående på obevakat övergångsställe*

att riksdagen med bifall till motionerna 1988/89:T407 i denna del och 1988/89:T419 i denna del som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet anfört,

## 18. Information om problem för äldre och synskadade gångtrafikanter (mom. 17)

Viola Claesson (vpk) och Roy Ottosson (mp) anser

*dels* att den del av utskottets yttrande som på s. 24 börjar med "Som nämnts" och slutar med "avstyrks därför" bort ha följande lydelse:

Äldre och synskadade gångtrafikanter tillhör de grupper i trafiken som är mest utsatta för risken att skadas. Såsom föreslås i motionen måste de kommunala myndigheterna uppmärksammas på brister i gatumiljön för de äldre och de synskadade och informeras om betydelsen från säkerhetsmässig, ekonomisk och social synpunkt för de äldre och de synskadade av att bristerna avhjälps.

Vad utskottet sålunda anfört om information om problem för äldre och synskadade gångtrafikanter bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

*dels* att utskottets hemställan under 17 bort ha följande lydelse:

17. beträffande *information om problem för äldre och synskadade gångtrafikanter*

att riksdagen med bifall till motion 1988/89:T201 yrkande 2 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet anfört,

## 19. "Högerregeln" till förmån för cyklande (mom. 19)

Viola Claesson (vpk) anser

*dels* att den del av utskottets yttrande som på s. 25 börjar med "Den straffsanktionerade" och slutar med "avstyrks sålunda" bort ha följande lydelse:

De cyklande utgör en mycket utsatt trafikantgrupp. Dagligen upplever de att fordonsförare inte iakttar "högerregeln", som också gäller till förmån för de cyklande. En översyn bör göras av trafikföreskrifterna som syftar till att de cyklande skall få sin rätt i trafiken.

Vad utskottet sålunda anfört om "högerregeln" till förmån för cyklande bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.



*dels* att utskottets hemställan under 19 bort ha följande lydelse:

19. beträffande "*högerregeln*" till förmån för cyklande  
att riksdagen med bifall till motion 1988/89:T407 i denna del  
som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet anfört,

## 20. Transport av barn stående i skolbussar (mom. 20)

Kenth Skårvik (fp), Hugo Bergdahl (fp) och Viola Claesson (vpk)  
anser

*dels* att den del av utskottets yttrande som på s. 26 börjar med "Vid  
behandling" och slutar med "sin helhet" bort ha följande lydelse:

Transport av barn stående i skolbussar utsätter barnen för stora  
risker, som vuxna som färdas stående lättare kan parera. Inriktningen  
måste vara att detta sätt att transportera skolbarn skall upphöra. Såsom  
föreslås i motionen måste de kommuner — i vilka detta sätt att  
transportera skolbarn förekommer — förmås att erbjuda skolbarnen  
säkrare transporter.

Vad utskottet sålunda anfört om transport av barn stående i skolbus-  
sar bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

*dels* att utskottets hemställan under 20 bort ha följande lydelse:

20. beträffande *transport av barn stående i skolbussar*  
att riksdagen med bifall till motion 1988/89:T402 som sin me-  
ning ger regeringen till känna vad utskottet anfört,

## 21. Förbud att köra om stillastående skolskjuts, m.m. (mom. 21)

Viola Claesson (vpk) anser

*dels* att den del av utskottets yttrande som på s. 27 börjar med "Vid  
behandlingen" och slutar med "avstyrks således" bort ha följande  
lydelse:

Särskilda åtgärder måste vidtas för att göra trafikmiljön så säker som  
möjligt för skolbarnen, som på väg till och från skolan måste vistas på  
gator och vägar. Såsom föreslås i motionen bör därför stopplikt vid  
stillastående skolskjuts införas i samhällen där högsta tillåten hastighet  
är 50 km/tim och de lokala myndigheterna förmås att utanför sådana  
samhällen anordna trafiksäkra hållplatser för skolskjutsar.

Vad utskottet sålunda anfört om förbud att köra om stillastående  
skolskjuts, m.m. bör riksdagen som sin mening ge regeringen till  
känna.

*dels* att utskottets hemställan under 21 bort ha följande lydelse:

21. beträffande *förbud att köra om stillastående skolskjuts,*  
*m.m.*

att riksdagen med bifall till motion 1988/89:T406 som sin me-  
ning ger regeringen till känna vad utskottet anfört,

## 22. Högersväng i korsning med rött ljus (mom. 22)

1989/90:TU9

Rolf Clarkson, Sten Andersson i Malmö och Tom Heyman (alla m) anser

*dels* att den del av utskottets yttrande som på s. 28 börjar med "Utskottet avstyrkte" och slutar med "aktuella motionsförslaget" bort ha följande lydelse:

Särskilt med hänsyn till den stora mängden fordon i tätortstrafiken måste olika sätt utnyttjas för en smidig trafikavveckling i väg- och gatukorsningar. Det sätt för en smidig avveckling som motionärerna pekar på synes vara ändamålsenligt — det används enligt motionärerna i USA — och bör därför närmare övervägas.

Vad utskottet sålunda anfört om högersväng i korsning med rött ljus bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

*dels* att utskottets hemställan under 22 bort ha följande lydelse:

22. beträffande *högersväng i korsning med rött ljus*  
att riksdagen med bifall till motion 1988/89:T447 yrkande 13  
som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet anfört,

## 23. Rätten att färdas på vägrenen (mom. 23)

Viola Claesson (vpk) och Roy Ottosson (mp) anser

*dels* att den del av utskottets yttrande som på s. 28 börjar med "Utskottet förutsätter" och slutar med "avstyrks således" bort ha följande lydelse:

Åtgärder måste vidtas för att man skall komma till rätta med de olägenheter som de ändrade reglerna om vägrenskörning har gett upphov till. I första hand bör man, som motionären framhåller, försöka med information till fordonsförarna om vad de nuvarande bestämmelserna om vägrenskörning innebär. Hjälper det inte med information måste man, som motionären också påpekar, ändra bestämmelserna.

Vad utskottet sålunda anfört om rätten att färdas på vägrenen bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

*dels* att utskottets hemställan under 23 bort ha följande lydelse:

23. beträffande *rätten att färdas på vägrenen*  
att riksdagen med bifall till motion 1988/89:T429 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet anfört,

## 24. Rätten att medge biltrafik i kollektivtrafikfiler (mom. 24)

Viola Claesson (vpk) och Roy Ottosson (mp) anser

*dels* att den del av utskottets yttrande som på s. 29 börjar med "Enligt 169" och slutar med "därmed detsamma" bort ha följande lydelse:

Kollektivtrafikkörfälten har inrättats för att buss- och taxitrafiken skall kunna fungera trots en ökande privatbilism.

Då det är kommun som inrättar kollektivtrafikkörfält och som ansvarar för trafikpolitiken och för gatorna inom sitt område bör kommun också ha ett avgörande inflytande i frågor om undantag från förbud mot trafik i kollektivtrafikkörfält även då förbud rör mer än en kommun inom ett län. Såsom förelås i motionen bör kommun därvid ha "vetorätt". Föreskrifter härom bör tas in i VTK.

Vad utskottet sålunda anfört om rätten att medge biltrafik i kollektivtrafikfiler bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

*dels* att utskottets hemställan under 24 bort ha följande lydelse:

24. *beträffande rätten att medge biltrafik i kollektivtrafikfiler*  
att riksdagen med anledning av motion 1988/89:T409 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet anfört,

## 25. Tidsintervallen för kontrollbesiktningarna för vanliga personbilar (mom. 26)

Rolf Clarkson (m), Kenth Skårvik (fp), Sten Andersson i Malmö (m), Hugo Bergdahl (fp) och Tom Heyman (m) anser

*dels* att den del av utskottets yttrande som på s. 31 börjar med "För att" och slutar med "i bruk" bort ha följande lydelse:

Bland andra följande omständigheter talar enligt utskottets mening för att tidsintervallen för kontrollbesiktningarna för personbilar m.fl. fordon som körs i vanlig trafik ändras.

De nya bilarna blir allt bättre. Man bör därför kunna minska kontrollen av nya bilar och därmed frigöra resurser för kontrollen av de äldre bilarna.

"Utglesning" av kontrollbesiktningarna då bilarna är nya skulle vidare medföra besparingar i avgifter, reskostnader och tidsåtgång för bilägarna.

Bestämmelserna om kontrollbesiktning för personbilar m.fl. fordon som körs i vanlig trafik bör såsom föreslås i motionen ändras så att den första kontrollbesiktningen skall äga rum tredje kalenderåret efter det år som anges i årsmodellbeteckningen; den andra under det femte kalenderåret. Därefter bör återgång ske till ordningen med årliga kontrollbesiktningar.

Vad utskottet sålunda anfört om tidsintervallen till kontrollbesiktningarna för vanliga personbilar bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

*dels* att utskottets hemställan under 26 bort ha följande lydelse:

26. *beträffande tidsintervallen för kontrollbesiktningarna för vanliga personbilar*  
att riksdagen med bifall till motion 1988/89:T447 yrkande 12 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet anfört,

## 26. Organ för fordonsbesiktningar (mom. 29)

1989/90:TU9

Rolf Clarkson, Sten Andersson i Malmö och Tom Heyman (alla m) anser

*dels* att den del av utskottets yttrande som på s. 32 börjar med "Utskottet behandlade senast" och på s. 33 slutar med "därmed avstyrks" bort ha följande lydelse:

Något allmänt missnöje med bilprovningens kvalitet i vårt land finns inte. Många bilägare menar dock att väntetiderna på besiktningar kunde vara kortare och öppethållandet längre. Det finns emellertid skäl att ifrågasätta om vi skall ha monopol i fråga om bilprovning i vårt land. Rent generellt gäller att monopol av olika slag kan medföra sämre service och högre priser än om konkurrens finns. Genom konkurrens stimuleras också utvecklingsarbete på ett effektivt sätt. Om man hade provplatser med olika huvudmän — som man t.ex. har i Västtyskland — skulle bl.a. väntetiderna kunna förkortas och bilägarna kunna få provningarna utförda på närmare håll. Vi har i vårt land väl utrustade bilverkstäder och provplatser som lika väl som ASB:s anläggningar skulle kunna svara för besiktningar av fordon. Förslag bör föreläggas riksdagen om en organisation för provning av motor-drivna m.fl. fordon som baserar sig både på provplatser för vilka ASB är huvudman och på provplatser om har andra huvudmän.

Vad utskottet sålunda anfört om organ för fordonsbesiktningar bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

*dels* att utskottets hemställan under 29 bort ha följande lydelse:

29. beträffande *organ för fordonsbesiktningar*

att riksdagen med bifall till motion 1988/89:T447 yrkande 11 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet anfört,

## 27. Förläggning av bilprovningstationer, m.m. (mom. 30)

Elving Andersson (c), Rune Thorén (c) och Viola Claesson (vpk) anser

*dels* att den del av utskottets yttrande som på s. 33 börjar med "Utskottet har" och på s. 34 slutar med "utskottet motionsförslagen" bort ha följande lydelse:

Vid överväganden om etablering av bilprovningstationer tar ASB enligt underhandsuppgift hänsyn till såväl företagsekonomiska som samhällsekonomiska aspekter — bl.a. till bilägarnas kostnader för resor till och från bilprovningen och till andra kostnader i samband med denna. Enligt utskottets mening finns dock en uppenbar risk för att sådana överväganden kan bli allför schablonartade. Mycket stor vikt måste enligt utskottets mening läggas vid avståndet till bilprovningstation. Med hänsyn till att kontrollbesiktningen inte är frivillig utan obligatorisk bör ASB eftersträva jämställdhet bland bilägarna när det gäller närhet till bilprovningen. Från denna utgångspunkt borde enligt utskottets mening bilprovningstationer etableras på flera orter i vårt land, t.ex. i här aktuella Melleruds, Torsby och Årjängs kommuner.

Vad utskottet sålunda anfört om förläggning av bilprovningsstationer m.m. bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

*dels* att utskottets hemställan under 30 bort ha följande lydelse:

30. beträffande *förläggning av bilprovningsstationer, m.m.*  
att riksdagen med bifall till motionerna 1988/89:T418,  
1988/89:T423 yrkande 5, 1988/89:T436 och 1988/89:T440 som sin  
mening ger regeringen till känna vad utskottet anfört,

## 28. Lyktor som visar lastbilars hastighet (mom. 38)

Roy Ottosson (mp) anser

*dels* att den del av utskottets yttrande som på s. 40 börjar med "Som nämnts" och på s. 41 slutar med "avstyrks därmed" bort ha följande lydelse:

Övervakningen av bilarnas, bussarnas och lastbilarnas hastigheter på vägarna måste förstärkas. Därom är de flesta ense. Särskilt viktigt är det att inte de tunga lastbilarna överskrider tillåtna hastigheter med hänsyn till att de, då de framförs med höga hastigheter, förstör vägarna, ökar riskerna för trafikolyckor och kraftigt förorenar luften. De i motionen nämnda lyktorna synes erbjuda ett både enkelt och effektivt hjälpmedel för hastighetsövervakningen beträffande tunga lastbilar. De praktiska förutsättningarna för att införa ett krav på dessa lyktor bör därför närmare utredas.

Vad utskottet sålunda anfört om lyktor som visar lastbilars hastighet bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

*dels* att utskottets hemställan under 38 bort ha följande lydelse:

38. beträffande *lyktor som visar lastbilars hastighet*  
att riksdagen med bifall till motion 1988/89:T223 yrkande 20  
som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet anfört,

## Särskilda yttranden

### 1. Förläggning av bilprovningsstationer, m.m. (mom. 30)

Jarl Lander (s) anför:

AB Svensk Bilprovning har utifrån företagsekonomiska och samhällsekonomiska aspekter att avgöra var bilprovningsstationer skall finnas. Enligt min mening är det en klar samhällsekonomisk vinst att etablera ytterligare stationer i de glesare delarna av landet. T.ex. skulle en etablering av bilprovningsanläggningar i Torsby och Årjäng, som är ett par av de kommuner i landet som har flest bilar räknat per invånare, vara av ett stort samhällsekonomiskt värde. Men då det inte ankommer på riksdagen att detaljstyra de statliga företagen, har jag ansett att utskottsmajoritetens skrivning (s. 33–34) är till fyllest tills vidare.

## 2. Låsningsfria bromsar (mom. 34)

1989/90:TU9

Rolf Clarkson, Sten Andersson i Malmö och Tom Heyman (alla m) anför:

I TSV:s trafiksäkerhetsprogram 1989 framhålls (s. 37) användning av låsningsfria bromsar bland åtgärder som har stor trafiksäkerhetspotential. Vi utgår därför från att man både på myndighetshåll i vårt land och inom det internationella samarbetet på trafiksäkerhetsområdet nära följer och stimulerar en utveckling mot att krav på sådana bromsar skall införas.

## Offentlig utfrågning i trafikutskottet om trafiksäkerhet på väg den 14 november 1989 kl. 09.30—12.15

I utfrågningen deltog företrädare för elva myndigheter och 16 organisationer. I *underbilaga 1* anges dessa myndigheter och organisationer, deras företrädare vid utfrågningen samt de förkortningar av myndigheternas och organisationernas namn som används nedan. Utöver de i underbilagan förtecknade personerna var ytterligare ett antal personer närvarande.

Sedan utskottets ordförande Birger Rosqvist hälsat de tillstädeskomna välkomna och redogjort för bakgrunden till sammanträdet redogjorde Lars Eggertz, TSV, kortfattat för situationen och för utvecklingstrender på trafiksäkerhetsområdet. Jan Hagberg, TSV, informerade kortfattat om huvudpunkterna i TSV:s (trafiksäkerhetsrådets) trafiksäkerhetsprogram 1989, varefter Monica Sundström och Göran Nilsson, VTI, lämnade synpunkter på trafiksäkerhetsarbetet och på trafiksäkerhetsprogrammet m.m.

Efter denna inledning lämnades ordet fritt för frågor av utskottets ledamöter till företrädarna för de inbjudna myndigheterna och organisationerna. I tur och ordning behandlades följande fem frågeområden, nämligen (1) trafikmiljön, (2) fordonsförarna, (3) fordonen, (4) oskyddade trafikanter samt (5) forsknings- och utvecklingsverksamhet.

Utfrågningen avslutades med att de handikappades situation i trafiken belystes och med att utskottets ordförande tackade för de vid sammanträdet lämnade synpunkterna.

Nedan följer en redovisning i sammandrag av de inledande anförandena samt en återgivning med vissa redaktionella ändringar av frågor och svar vid själva utfrågningen.

### Inledning

*Utskottets ordförande Birger Rosqvist* erinrade i sin välkomsthälsning om de av statsmakterna år 1982 fastlagda och år 1988 bekräftade målen för arbetet med trafiksäkerhet på väg och påpekade att — trots att stora insatser i detta arbete görs — trafiksäkerhetsutvecklingen dock har varit negativ under de senaste åren och att detta har ingett stor oro. Ordföranden framförde förhoppningen att genom utfrågningen vidgade kunskaper skulle erhållas om åtgärder från statsmakternas sida som behövs för att bryta den negativa utvecklingen.

*Lars Eggertz, TSV*, kommenterade ett diagram som visar utvecklingen beträffande dödade och skadade i vägtrafikolyckor m.m. under åren 1968—1988 med framskrivning till år 2000 av nuvarande utvecklings-

linjer (*underbilaga 2*) samt ett diagram som visar utvecklingen till år 2000 om trafiksäkerhetsrådets mål uppnås (*underbilaga 3*). Han redovisade överläggningar och utredningar m.m. som förestår och framhöll bl.a. att frågor om moral och etik i trafiken kan förväntas komma att stå i förgrunden under 1990-talet.

*Jan Hagberg, TSV*, redogjorde för trafiksäkerhetsrådets sammansättning och uppgifter och för TSV:s (trafiksäkerhetsrådets) senaste trafiksäkerhetsprogram, Trafiksäkerhetsprogram 1989, vilket avser planeringsperioden 1990/91–1992/93. Han redovisade i vad mån de år 1982 fastlagda och år 1988 bekräftade målen för trafiksäkerhetsarbetet har uppfyllts och konstaterade därvid bl.a. att antalet dödade och skadade inte har minskats men att risken att dödas har minskats för motorcykelförare och cyklande och risken att skadas har minskats för motorcykelförare, mopedförare och gående. Hagberg avslutade sitt anförande med att peka på att — om under åren 1989–2000 enligt trafiksäkerhetsrådets mål antalet dödade kan minskas med 3 % per år och antalet skadade med 2 % per år — antalet dödade år 1995 kommer att vara 150–160 färre och antalet skadade 3 500 färre än år 1988 samt år 2000 200 resp. 5 000 färre än år 1988.

*Monica Sundström, VTI*, pekade på att det teoretiskt sett finns ett oändligt antal sätt att påverka trafiksäkerheten, såsom ändring av vägarna, fordonen, regelsystemet, trafikanterna och riskerna för skada m.m. Det finns emellertid, framhöll hon, tre konkreta åtgärder, om vilkas effekter man i dag har god kunskap, nämligen (1) minskning av trafikmängderna, (2) sänkning av hastigheterna samt (3) minskning av trafikonykterheten.

*Göran Nilsson, VTI*, visade och kommenterade olika diagram m.m. om hittillsvarande och prognosticerad utveckling beträffande dödade och skadade i trafiken. Ett diagram utvisande den effekt olika åtgärder kan beräknas få för att minska antalet dödade bifogas som *underbilaga 4*. Han lämnade därefter synpunkter på Trafiksäkerhetsprogram 1989.

## Frågeområdet trafikmiljön

*Sten-Ove Sundström (s)*: Låt mig börja med att ställa två frågor. Den första riktas till NTF och den andra till VTI:s Monica Sundström.

NTF har under hösten gett ut den intressanta skriften "Farten, en avgörande faktor". I denna skrift har även representanter för TSV, VTI och TFB medverkat. Betyder det förhållandet att NTF, TSV och VTI har enats om att farten är en avgörande faktor, att ni också föreslår ett system med avsevärt sänkta hastighetsgränser på våra vägar? Enligt skriften vill ni också stoppa den ständiga ökningen av bilarnas topphastigheter. Hur skall det gå till? Vill ni ha en lagstiftning?



Min andra fråga riktar jag som sagt till VTI:s Monica Sundström. För några år sedan höjde man hastighetsgränserna på vägarna i USA med cirka tio km/tim. Ökades trafiksäkerheten på grund av denna blygsamma hastighetsökning?

*Lennart Fogel, NTF:* Den skrift som Sten-Ove Sundström (s) nämnt sammanställdes av ett antal forskare, bl.a. Anders Englund, FSAB, som deltar i dag. Ett svar på frågan kan kanske lämnas av Anders Englund eller av någon annan som var med och gjorde skriften. NTF:s policy när det gäller fartgränserna som sådana kan enkelt uttryckas som så att vi har uppdraget att se över gränserna. Vår uppgift är att se till att bilisterna håller de fartgränser som gäller i dag.

Vi har inte i NTF — som svar på den andra frågan — vare sig i ledningsgruppen eller i styrelsen diskuterat frågan om bilarnas topphastigheter skall begränsas.

*Anders Englund, FSAB:* Jag var inte med och utformade den skrift som Sten-Ove Sundström (s) nämnt, men jag ställer mig helt bakom den presentation som görs i den och de slutsatser som dras. Från försäkringsbranschens sida har vi sagt att det första man måste göra är att se till att de hastighetsgränser vi har följs och att de som står i ledningen för de olika trafiksäkerhetsorganen i Sverige inte svävar på målet därvidlag.

*Monica Sundström, VTI:* Jag ber att få lämna över ordet direkt till VTI:s hastighetsexpert Göran Nilsson.

*Göran Nilsson, VTI:* I vissa stater i USA höjde man hastigheterna på vissa motorvägar från 55 miles per timme till 65 miles. Den senaste rapporten visar en ökning av antalet dödsfall med ungefär 30 %. Hastighetsökningen var vid den första utvärderingen mellan 3 och 4 km per timme. Det sägs att den har ökat något mera under senare tid.

*Görel Bohlin (m):* Jag har också en fråga som gäller hastigheterna. Därutöver vill jag ställa en fråga om trafikmiljön kopplad till förarna.

Den 21 november skall vi enligt Lars Eggertz få en utvärdering av sommarens hastighetsbegränsning. Det är inte så många dagar kvar till dess, och jag undrar om man kanske redan i dag skulle kunna säga något om efterlevnaden av hastighetsbegränsningen och effekterna av den. Det är väl närmast vägverket som har grunduppgifterna, och jag riktar därför frågan till verkets företrädare.

Av Göran Nilssons (VTI) redovisning framgick att insamlandet av trafikdata för att få underlag för riskbedömningar är långt ifrån fullständigt. Jag tycker att frågan om bättre trafikdata har anknytning till frågan om inrättande av haverikommissioner, som TSV enligt Lars Eggertz skall ha en utfrågning om den 20 november.

Kan man med den kunskap som försäkringsbranschen har säga något om hur förarna reagerar på olika trafikmiljöer? Det kan t.ex. gälla förbifarternas betydelse, förvirrande skyltar, halka och mörker. Finns det någon statistik på detta område som är kopplad till förarna?

Enligt min erfarenhet från den tiden då jag satt i en utredning om TSV hade man mycket dålig statistik på just detta område. Finns det bättre statistik nu hos försäkringsbolagen? Jag riktar frågan till försäkringsbranschen, TSV och kanske även till VTI.

*Lars Eggertz, TSV:* Som jag sade kommer vi den 21 november att få en utvärdering av hastighetsbegränsningen under sommaren 1989 och den står VTI för. Redan i dag kan man dock säga att hastigheterna sjönk betydligt mera på de 550 milen "110-vägar" än vad i varje fall forskare — som gjort en jämförelse med hastighetsbegränsningen år 1979 till 90 km/tim — hade väntat sig. Göran Nilsson (VTI) kan troligen utveckla detta närmare.

Vi vet redan nu att det blev en påtaglig effekt. Vi vet också att antalet olyckor minskade. När det gäller antalet omkomna rör det sig däremot om så små tal att man kanske skall vara försiktig med att dra några slutsatser.

*Göran Nilsson, VTI:* Som Lars Eggertz (TSV) sade håller vi på med en utvärdering av sommarens hastighetssänkning utifrån den officiella trafikolycksstatistiken. Jämfört med tidigare år har vi aldrig haft så få skadade personer på landsbygdsvägnätet under sommartid. Man kan räkna på olika sätt, men på de vägar där hastigheten sänktes från 110 till 90 hade antalet skadade minskat med ca 30 %. När det gäller antalet dödade har tyvärr ingen minskning noterats, men totalt sett på hela landsbygdsvägnätet har antalet dödade minskat under sommaren. Sammanfattningsvis kan sägas att resultaten är mycket positiva.

*Anders Englund, FSAB:* Jag kommer att svara på de frågor som gäller försäkringsbranschens statistik och haveriundersökningar.

När man studerar försäkringsbranschens uppgifter om inträffade skadefall måste man hålla i minnet att det rör sig om över 450 000 skadefall per år. Enligt min och branschens bedömning skulle det vara helt orealistiskt att bearbeta hela mängden data. Det skulle inte heller ge oss mera detaljerade kunskaper om olyckor och deras uppkomst. Däremot skulle vi få en mera fullständig bild av problemets storleksordning. Tyvärr baseras branschens data på uppgifter i de skadeanmälningar som trafikanterna gör. Erfarenhetsmässigt är det mycket varierande kvalitet på uppgifterna. Folksam, som har arbetat med frågan längst och som har ett stort antal bearbetade skadefall, har fått lägga ner ett stort arbete på att höja kvaliteten i datamaterialet. Inom försäkringsbranschen diskuterar vi hur vi skall hitta former för att öka utbytet av datamängden.

Haveriundersökningar som gjorts i olika länder under 1950-, 1960- och 1970-talen har i allmänhet varit inriktade på skadeförebyggande studier. Detta har sin förklaring i att upphovsmännen har varit bilfabrikanterna, som har velat ha information om hur bilarnas skyddssystem skall utformas. Många av dem som har lett haveriundersökningarna har dessutom varit medicinare eller ingenjörer. Haveristudier med sikte på att få underlag för olycksförebyggande åtgärder, s.k. pre-crash-studies, är mycket få. De utgör kanske bara någon procent av

det 85-tal projekt som vid det här laget har genomförts världen över. Av det skälet beslutade försäkringsbranschen på 1970-talet att utveckla en metodik för "pre-crash-studies". Den redovisades 1979. Vi har vid olika tillfällen lämnat redovisning om metodiken och de resultat som man kan nå. Jag skall göra det igen nästa vecka hos TSV. Försvaret har börjat använda metodiken, till att börja med i ett försöksprojekt under ett år. Tack vare de gynnsamma resultaten är man nu inne i en tvåårsperiod där man mer eller mindre kontinuerligt använder metodiken för att undersöka olyckor vid större försvarsmaktsövningar.

En fråga gällde om man kan säga något om trafikanternas reaktion i komplicerade trafikmiljöer. Vid de studier vi inom försäkringsbranschen gjorde när vi utvecklade metodiken för "pre-crash-studies" kunde vi konstatera att många av de faktorer som medverkade till olyckornas uppkomst och förlopp hade att göra med trafikmiljöns utformning. Svaret på frågan är således ja.

*Rune Thorén (c):* Vi vet att ökad trafik och ökat vägslitage minskar trafiksäkerheten.

När trafikutskottet förra veckan besökte vägverket fick vi veta att en lastbil sliter vägen lika mycket som 9 000 personbilar. Min fråga, som jag riktar till vägverket men också till TSV och VTI, blir då: Borde det inte från vägverkets synpunkt vara en angelägenhet av högsta grad att få över mera gods på järnväg och därmed radikalt minska vägslitaget? Från trafiksäkerhetssynpunkt måste det också vara viktigt att få över mera gods på den spårbundna trafiken. Ur samhällsekonomisk synpunkt måste det dessutom vara en angelägen fråga för VTI.

*Per-Anders Örtendahl, VV:* Allt trafiksäkerhetsarbete måste utgå från människan, vägen och fordonet. Vägverket har också inför sekelskiftet sett detta som ett stort satsningsområde. Precis som Rune Thorén (c) sade är grunden till de ökade trafikolyckorna den kraftigt ökande trafiken. Vi vet att vi får allt fler bussar, lastbilar och personbilar tillsammans med cyklister och gångtrafikanter på ett vägnät som är för litet. Till detta skulle jag vilja foga ytterligare ett förhållande, som också Monica Sundström (VTI) nämnde, nämligen att infrastrukturen inte har hängt med. Vi vet att vägnätet och dess standard inte motsvarar trafikmängden på vägnätet. Till följd av detta får vi naturligtvis problem; trängselproblem, olycksproblem osv. Vi måste alltså ha en infrastruktur som sammanhänger med den trafik som förekommer på vägnätet. Självfallet skulle en ökad satsning på järnvägen marginellt kunna förbättra situationen. Men vi skall inte tro att en satsning på de andra trafikslagen radikalt kan förändra trafikvolymerna på vägnätet. Det är en missuppfattning. Man tror ibland att det genom kraftiga satsningar på infrastrukturen skulle gå att flytta över stora trafikmängder på andra trafikgrenar.

Däremot är det väldigt viktigt att försöka ha kvar så mycket trafik som möjligt på ett effektivt och välskött SJ. Från vägverkets sida skulle vi kunna redovisa många praktiska åtgärder som direkt skulle förbättra situationen ute på vägarna. Om önskan finns skulle vi kunna kort

berätta om vinterväghållningen inför det årtionde som vi står inför. Lars Bergfalk, som deltar här från vägverket, skulle kunna berätta om vad som krävs i direkta åtgärder. Men det är viktigt att vi inte glömmer bort infrastrukturen, vägnätet. Det primära är att satsa där.

*Jan Johannisson, SVF och Svenska åkeriförbundet:* Det är helt klart att antalet lastbilar i trafiken har betydelse för trafikmiljön och det som händer ute på vägarna. Det står i en rapport som jag fått från NTF att antalet lastbilar har ökat med 40 % under perioden 1982–1989. Det är korrekt, de har t.o.m. ökat med 45 %. När det gäller fordonslag kan man konstatera att ökningen av antalet lastbilar är koncentrerad till fordon med totalvikt upp till 3,5 ton, alltså fordon som körs enligt samma regler som gäller när man kör personbilar på vägarna — samma hastighetsregler etc. Den riktigt tunga trafiken har antalsmässigt under perioden ökat med 10 %, med ungefär 5 000 fordon. Trafikarbetet med lastbilar på landsvägar står i klart samband med industriproduktionens utveckling. Sedan 1982 har vi haft en ökad efterfrågan på transporter. Den mycket lilla del av transportererna som kan flyttas från landsväg till järnväg har vi — och jag tror alla parter är överens om detta — definierat till 10–12 miljoner ton av alla de 410 miljoner ton som transporterades 1989 för att Sverige skulle fungera. Vi hoppas från åkeribranschens sida att ambitionerna med kombitrafiken — kombinerade järnvägs- och landsvägstransporter — skall lyckas. Vi hoppas att det blir möjligt att uppnå den volym, 10 miljoner ton gods, som SJ har prognostiserat för år 1995. Det är fortfarande, som Per-Anders Örtendahl (VV) sade, en mycket liten del av hela den volym som måste flyttas.

*Monica Sundström, VTI:* Det är riktigt som Rune Thorén (c) konstaterar att järnvägen är ett säkert trafikmedel. Som Per-Anders Örtendahl (VV) sade är infrastrukturutbyggnaden nödvändig. Det gäller både väg och järnväg. Riksdagen har — och detta kan tjäna som svar på Rune Thoréns (c) fråga — beslutat om en samordnad investeringsplanering. Det behövs mer kunskap och det behövs modellutveckling av framför allt de ekonomiska kalkylerna, där man inte bara beaktar säkerhetsaspekterna. Säkerheten är ett av grundelementen när man bestämmer om en investering. De andra är miljön och trafikeffektiviteten. Dessa är de tre tunga komponenterna, plus naturligtvis det regionalpolitiska ansvaret. VTI kan hjälpa till med att utveckla de ekonomiska modellerna. Riksdagen har ju beslutat att VTI skall bygga upp en järnvägsenshet, där huvudinslaget blir ekonomi- och säkerhetsforskning.

*Roy Ottosson (mp):* Det har förts en debatt i bl.a. Dagens Nyheter på senare tid som har visat att dödsolyckor på vägarna i högre grad än vad som egentligen borde vara motiverat beror på den tunga trafiken. Man säger att 5,9 % av trafikflödet på vägarna utgörs av tung trafik. Men i 15 % av dödsolyckorna är tunga lastbilar inblandade. När man samtidigt för en debatt om att höja hastigheten för tung trafik till 80 km/tim från nuvarande 70 km/tim frågar man sig naturligtvis om det är bra ur

trafiksäkerhetssynpunkt. Jag skulle vilja ha synpunkter på det från t.ex. VTI. En annan sak är att dagens lastbilar kör för fort enligt tidningarna. Då frågar man sig också hur vi får ner hastigheterna. Kanske polisen skulle kunna ge svar på den frågan.

När en typ av fordon får köras i 70 km/tim och en annan typ i 90 km/tim hur får man då ett jämnt trafikflöde och färre omkörningar?

Jag skulle vilja ha mera generella synpunkter från TSV på den tunga trafiken, de eventuella hastighetshöjningar som planeras och vilka effekter det har på trafiksäkerheten.

*Göran Nilsson, VTI:* När det gäller kopplingen mellan hastighetsgränser och hastigheter är det så att lastbilarna i dag kör betydligt fortare än enligt gällande hastighetsbestämmelser. En höjning av hastighetsgränsen till 80 km/tim skulle i princip inte medföra att lastbilarna behövde öka hastigheten. Men tyvärr är det så att om man höjer hastigheten till 80 km/tim för lastbilarna, kommer de att köra ännu fortare. Om man kunde vara överens om att inte köra fortare än i dag, tror jag att mycket skulle vara vunnet.

Sedan beträffande frågan om lastbilar och olyckor. Ett fysikaliskt faktum är att den rörelseenergi som lastbilar har i kollisionssögonblicket gör att de i stort sett demolerar allt framför sig. Vi kan knappast göra någonting åt det. Det kommer alltid att vara så. När lastbilar är inblandade i olyckor kommer det alltid att vara mycket allvarligare olyckor än när enbart personbilar är inblandade.

*Ulf Waldau, RPS:* Den första åtgärden mot hastighetsöverträdelser är naturligtvis att skärpa övervakningen. Den andra är att ändra på påföljderna, dvs. att skärpa dem. Den tredje, den inte minst viktiga, är att förbättra färdskrivarna så att man slipper den grova toleransgräns som vi måste ha i dag med hänsyn till den dåliga kvaliteten.

*Lars Eggertz, TSV:* Frågan om de tunga fordonens höga hastigheter har uppmärksammats av TSV:s styrelse och ledning. Vi har konstaterat, vilket man kan läsa på sidan 31 i Trafiksäkerhetsprogram 1989, att de tunga fordonen är de som mest frekvent överträder gällande hastighetsgränser. Men detta innebär inte, det vill jag understryka, att de är ansvariga för de olyckor som de är inblandade i. Det skall vi ha klart för oss.

Frågan har uppmärksammats inte minst av det skälet att vi från TSV:s sida tycker att yrkesförarna i trafiken har ett särskilt ansvar när det gäller att få ner tempot och få en bättre tingens ordning. Vi menar att detta ytterst syftar till att förbättra arbetsmiljön för alla på vägarna.

*Johnny Grönberg, Svenska transportarbetareförbundet:* Det förs ingen debatt inom organisationerna om att vi vill ha högre hastigheter för de tunga fordonen. Vi tycker att 70 km/tim är tillräckligt. Vi lägger ner stort arbete på att försöka få förarna att hålla denna hastighet. Jag är medveten om problemet. En stor del av förarna håller ändå hastigheten 70 km/tim. När vi för några år sedan satsade på en kampanj för att minska energiåtgången fick vi betydligt jämnare och säkrare trafikflöde i den tunga trafiken.

Beträffande trafikmiljön vill jag ta upp en fråga som förarna för de tunga fordonen upplever som ett väldigt stort problem. Det är vägrenskörningen. Man försöker tvinga ut den tunga trafiken på vägrenarna. För att slippa det höjer man gärna hastigheten, för då blir man inte tvingad ut på vädkanten. Den som kör på motortrafikleder kan se hur det ser ut. Vi har där inte längre två körfält, vi har fyra. Det är ett stort problem. Vi skulle gärna se att vi gick tillbaka till den gamla ordningen.

*Hans Molin, TSV:* Frågan om skilda fordons hastigheter kommer självfallet att tas upp i den översyn av hastighetsbegränsningssystemet som TSV har i uppdrag att göra. Vi kan se effekter av fordonsanknutna hastigheter, som det här rör sig om, då det gäller den tunga trafiken. Skilda hastigheter skapar ju, vilket man lätt inser, ett behov av omkörning m.m. Men vi skall ta ett samlat grepp på denna fråga.

*Jan Johannisson, SVF och Svenska åkeriförbundet:* Underlaget för Roy Ottossons fråga om lastbilarnas hastigheter är en artikel i Dagens Nyheter för någon vecka sedan, som i sin tur var byggd på ett undersökningsmaterial från VTI, vilket jag tror egentligen har varit känt för alla i denna församling sedan 1986.

Låt mig nu slå fast att det som sker i dag inte är bra. En alldeles för hög andel förare överträder gällande hastighetsregler. Det är emellertid inte så illa som en mängd rubriker kan ge intryck av.

Material som jag här har tillgängligt visar att lastbilsförare i regel kör för fort. På en 70-väg är medelhastigheten för personbilar 78 km/tim, för bussar 76 km/tim och för lastbilar med släpvagn 72 km/tim. Detta innebär att lastbilar med släpvagn på 70-vägar dock har de lägsta medelhastigheterna.

Att hastighetsbestämmelserna överträds framgår också av detta material. Personbilarna överträder hastighetsbestämmelserna till 78 % på 70-vägar, bussar till 85 % och lastbilar med släpvagn till 71 %. Den trafikantgrupp som i minsta utsträckning överträder hastighetsbestämmelserna på 70-väg är alltså gruppen lastbilar med släpvagn.

På 90-vägar är förhållandet detsamma. Den lägsta medelhastigheten bland alla fordonskategorier har lastbilar med släpvagn. Medelhastigheten är för denna grupp 80 km/tim oavsett fordonsbredd. Detta är olagligt, men det är den lägsta medelhastigheten.

På motorväg med en tillåten hastighet om 110 km/tim är medelhastigheten 82 eller 84 km/tim för lastbilar med släpvagn. Problemet är att det för just denna grupp är 70 km/tim som är tillåtet.

Vi inom Åkeriförbundet skulle inte ha något emot ett förslag om att lastbilar med släpvagn får köra 80 km/tim. Om trafikanterna höll nuvarande hastigheter skulle, precis som Göran Nilsson (VTI) sade, problemet med lastbilstrafiken och hastigheterna vara löst.

*Per-Anders Örtendahl, VV:* Det är klart att det finns konflikter mellan den tunga trafiken och den övriga. Med den våldsamma ökningen av trafiken ute på vägarna som skett ökar dessa problem i omfattning

varje dag. Vi måste därför lösa problemen, och inte skapa flera. Vi måste bygga bort flaskhalsar, vi måste anordna stigningskörfält osv. Vi måste skapa en tryggare miljö även för yrkesförarna.

Detta kan man göra endast genom att investera i infrastrukturen och se till att betingelser skapas så att vi får en harmoni mellan trafiken på vägarna och den infrastruktur som fordonen skall utnyttja.

*Anders Castberger (fp):* Monica Sundström (VTI) visade att det i huvudsak finns tre områden där åtgärder kan sättas in, nämligen i fråga om trafikmängden, hastigheten och nykterheten. Men det var inte så mycket fråga om trafikmängden i förhållande till möjlig kapacitetsutbyggnad av infrastrukturen. Göran Nilsson (VTI) visade att även om man bygger ut alla Europavägar till motorvägar så skulle utvecklingen i fråga om antalet olyckor vara i princip oförändrad jämfört med nu.

Min första fråga till Per-Anders Örtendahl (VV) är: Instämmer vägverket i Göran Nilssons beskrivning?

Mina andra två frågor till Per-Anders Örtendahl är: Kan man ur vägverkets vägdatabank få fram några uppgifter som visar vilken eventuell vinst man får i fråga om ett minskat antal olyckor genom byggande av omringfarter? Finns det vidare siffror som visar att det har någon effekt att bygga bort s.k. flaskhalsar, dvs. kortare vägvägnitt mellan goda vägar typ motorvägar eller trettonmeterssektioner?

*Per-Anders Örtendahl, VV:* Först vill jag säga att jag instämmer i den analys som Göran Nilsson (VTI) här redovisade. Han redovisade ju också de trafiksäkerhetsförbättrande effekter som byggandet av motorvägarna förde med sig. Att detta sedan inte var till fyllest, det är en annan sak. Men jag delar hans åsikter.

Vi har material som visar precis hur antalet olyckor reduceras av varje åtgärd som vidtas när det gäller förändringar av infrastrukturen. Vi har också — t.ex. i samband med att vägkorsningar har byggts bort — gått tillbaka och undersökt vilka effekter olika investeringar i infrastrukturen har haft i fråga om reduceringar av antalet olyckor, och vi har material som visar detta. Vi har alltså tillgång till ett ordentligt siffermaterial hela tiden.

Man kan utifrån det material som vi har säga att de senaste årens förändringar av infrastrukturen har medfört en reduktion av antalet olyckor på mellan 30 och 50 %.

*Viola Claesson (vpk):* När trafikutskottet var i Frankrike och i Italien på studiebesök för några år sedan och mötte det trafikkaos, som jag tror alla som har varit i olika städer i Italien och i närheten av dessa har mött, då inställde sig ganska snabbt frågan om det inte finns några gränser för hur mycket bilismen får öka. Jag ställde också den frågan till de parlamentariker som var ansvariga för trafiken där. Alla dessa herrar satt och tittade på varandra — det var nämligen där precis som

här fråga om ett totalt mansdominerat sällskap — och alla, från höger till vänster, var ense om uttalandet: Nej, i ett land där Fiat har sitt säte diskuterar man inte i sådana termer.

Jag undrar om inte någon här i salen, där alla med en mun bekräftar den våldsamma trafikökningen — detta uttryck har använts många gånger — kommer på tanken att det måste finnas gränser för denna våldsamma trafikökning. Har ingen av dem, som fortfarande inte har yttrat sig, kommit på tanken att man borde börja med att flytta över den tunga trafiken till järnvägen? Finns här någon representant från någon myndighet eller organisation — kanske någon som representerar de oskyddade trafikanterna — som är inne på den linjen?

Den övergripande planeringen i fråga om trafikmiljön borde handla om hur samhällena planeras, dvs. hur långa avstånden blir mellan bostäder och arbetsplatser. Dessa avstånd ökar ju och genererar mer och mer trafik. Hur ser planeringen ut, och hur borde den se ut?

Av vad jag har kunnat finna av tidigare publicerat material och av material jag har studerat inför den här utfrågningen är att boverket har presenterat mycket intressant material, framför allt i fråga om planeringen i städer. Man redovisar där en trafikökning på upp till 30 % på vissa gator. Detta drabbar verkligen dem som är utsatta för de största riskerna. Jag vill att även boverkets företrädare kommenterar frågan om den övergripande trafikmiljön.

*Gösta Blücher, boverket:* Bebyggelseplaneringens betydelse för trafiksäkerheten har inte berörts i de inledande anförandena. Jag tror att det finns anledning att lyfta fram denna fråga.

Monica Sundström (VTI) pekade på tre åtgärder som var viktiga för att öka trafiksäkerheten, nämligen att minska trafikmängden, minska hastigheterna och öka nykterheten. Jag skulle där vilja lägga till: att minska antalet konfliktpunkter i trafiken.

Jag tror inte att bebyggelseplaneringen kan ha så stor betydelse för nykterheten, även om det finns de som också hävdar det. Men jag tror att bebyggelseplaneringen har en mycket stor betydelse för trafikmängdernas tillväxt, för hastigheterna på vägarna och inte minst i fråga om vilka konfliktpunkter som kommer att finnas i trafikmiljön.

I storstadstrafikkommitténs betänkande (anm. SOU 1989:15, Storstadstrafik 2 — Bakgrundsmaterial) visades hur man i storstadsområdena under 1970- och 1980-talen har blivit mer beroende av biltransporter för färd mellan bostad och arbete. Detta beroende har ökat mycket kraftigt, vilket naturligtvis också bidrar till den kraftigt ökade mängden av biltrafik. Detta hänger alltså ihop med lokaliseringen av nya bostadsområden och nya verksamheter.

Statens planverk, en av boverkets föregångare, gav år 1968 tillsammans med vägverket ut en skrift om stadsplanering med hänsyn till trafiksäkerhet. Man lanserade där fyra principer för planering: lokalisering av verksamheter, separering av olika trafikslag, differentiering av trafik med olika funktion samt överskådlighet och enkelhet i



trafiksystemet. Dessa stadsplaneringsprinciper fick en mycket stark genomslagskraft och har legat till grund för den utbyggnad av en miljon bostäder som skedde under 1960- och 1970-talen.

I inledningen till utfrågningen redovisades siffror om olycksfallsfrekvensen, och där kunde man se att det skedde en kraftig nedgång av antalet olyckor med början i slutet av 1960-talet och under 1970-talet, trots den ständigt ökade trafikmängden. Sambandet mellan utvecklingen i fråga om olycksfall och bebyggelseplaneringen under denna tid är enligt min mening uppenbar.

Denna bebyggelseplanering kom att utsättas för en del kritik. Miljöerna blev trista och tråkiga. Jag tror att vi i det sammanhanget i stor utsträckning har kastat ut barnet med badvattnet. Kunskapen om hur man planerade för att öka trafiksäkerheten var naturligtvis av särskild betydelse för de oskyddade trafikanterna. Antalet barnolyckor minskade kraftigt i dessa områden, det visar senare undersökningar. Även för de handikappade betydde denna utformning av trafiksystemet mycket, såväl vad gäller bekvämlighet och tillgänglighet som i fråga om minskning av olycksriskerna. Denna bebyggelseplanering betydde således mycket för de oskyddade trafikanterna.

I kritiken av de bostadsområden som planerades har man alltså även kastat bort dessa kunskaper. En mycket viktig orsak till den ökning av antalet trafikolyckor som vi har kunnat avläsa under 1980-talet är enligt min mening att man inte längre i bebyggelseplaneringen fäster samma avseende vid lokalisering och vid separering av trafikslag i syfte att hålla trafiksäkerheten hög.

Statens planverk tog ett initiativ i början av 1980-talet och gav ut en ny skrift tillsammans med vägverket, trafiksäkerhetsverket och statens naturvårdsverk. I denna skrift försökte man föra ut det här budskapet i något annorlunda tappning. Jag tror inte att denna skrift har fått tillräckligt stort genomslag. Vi arbetar nu på boverket med ytterligare en revidering av de råd för bebyggelseplanering som enligt min uppfattning är avgörande för att på sikt ändå kunna höja trafiksäkerheten.

Dessa frågor har under dagens utfrågning ännu inte berörts. Jag har vidare till min förvåning konstaterat att trafiksäkerhetsrådet som har utarbetat ett program för trafiksäkerheten heller inte ger dessa frågor någon plats. Dessa frågor bör uppmärksammas väsentligt mycket mer framöver.

*Olof Nordell, SLTF:* Det finns ett klart samband mellan efterfrågan på transporter och den ekonomiska utvecklingen. Detta gäller både persontransporter och godstransporter. Vi har haft en snabb efterfrågeökning på persontransporter under 1980-talet, som givetvis har hängt samman med ökade realinkomster och ökad aktivitet över huvud taget. Vi vet att höginkomsttagare reser mer än låginkomsttagare. Människor reser mer i takt med stigande realinkomster. Det är framför allt antalet arbetsresor som ökar.

Vi vet också att valet av färdmedel vid dessa resor påverkar fördelningen mellan biltrafik och kollektivtrafik. När man följer den all-

männa debatten får man ibland intrycket att ökningen av biltrafiken är ödesbestämd, men det är den faktiskt inte. Ökningen är framför allt ett resultat av den förda politiken på riksnivå.

Den utveckling som vi haft av kollektivtrafiken under 1980-talet med stagnerande eller, när det gäller stadstrafiken, år efter år minskat antal resande, kan sägas vara ett resultat av statsmakternas politik.

I en artikel i en av våra morgontidningar för några dagar sedan jämförde man hur många liter bensin man kunde få för ett SL-kort år 1981 eller 1982 och i dag. Utvecklingen under hela 1980-talet har lett till att vi har fått reellt sett ökade priser för kollektivtrafiken både i Stockholm och i hela landet i övrigt.

Vi har under hela 1980-talet haft sjunkande bensinpriser och ett successivt ökande bilinnehav. Det är självklart att bilresandet ökar om man drastiskt ändrar konkurrensförutsättningen när det gäller att åka bil och att åka kollektivt.

Den skatteuppgörelse som nu har träffats är inte bra från kollektivtrafiksynpunkt. Man höjer visserligen bensinpriserna, men reseavdragen blir kvar. När det gäller reseavdragen vet vi att det i dag fifflas lika mycket som tidigare. Den reform som infördes i början på 1980-talet, då man ändrade regeln om tidsvinst från att gälla 90 minuter till två timmar, hade ingen som helst effekt vid valet av färdmedel inom Stockholms län, trots att den borde ha haft en mycket stor effekt.

När det gäller förmånsvärden för bilar vet vi att det finns många sätt att komma runt de höjda förmånsvärdena som säkert kommer att utnyttjas. Min bedömning är att den nya skatteuppgörelsen säkert kommer att påskynda ökningen av den individuella trafiken.

## Frågeområdet fordonsförarna

*Kent Skårvik (fp):* Jag kommer att uppehålla mig något vid frågan om utbildningen. Jag vill rikta frågorna till trafiksäkerhetsverket, skolöverstyrelsen och kanske också till trafikskolornas representanter.

Man kan fråga sig hur framtidens utbildning för alla kategorier förare kommer att se ut från det att man börjar att köra bil till dess att man blir äldre och tiden däremellan. Kommer det att krävas fortbildning framöver? Hur kommer det att se ut för de äldre förarna? De är ju ganska många i dag, ca 30 %

Många av de äldre förarna höll på att få "maten i vrångstrupen" för ett tag sedan när det ryktades om att man skulle föreskriva någon form av åldersgräns. Det är väl kanske inte så vi skall behandla dessa förare. Frågan är om vi inte i stället skall ge dem någon form av fortbildning, så att de i stället kan använda sin bil. I dag behöver kanske många gånger också en äldre förare bilen för att ta sig fram och för att kunna leva kvar i samma invanda miljö han eller hon förut levte i.

Vad kommer att ske med hälsokontrollen framöver? Kommer det att läggas ett stort ansvar på läkarna när det gäller hur förarnas framtid kommer att se ut?

När det gäller utbildningen kan det införas andra metoder. Man kan t.ex. införa simulatorkörning. Är det en tänkbar metod att genomföra? Hur kommer själva utbildningen att genomföras? Kommer den liksom nu att ske i de privata bilskolorna, eller kan man tänka sig att den kan föras in i den vanliga obligatoriska skolan? Kan vissa delar av utbildningen, t.ex. teori och trafiksäkerhet, förläggas till den obligatoriska skolan?

*Görel Bohlin (m):* Det vore ganska lämpligt om jag fick haka på en fråga, eftersom den har anknytning till Kenth Skårviks (fp) fråga. På det viset slipper man svara dubbelt. Vi vet, och det har också omvittnats här, att vi i princip har tre faktorer som påverkar trafiksäkerheten: fordonets beskaffenhet, som vi vet ganska mycket om, trafikmiljöns beskaffenhet samt förarens beskaffenhet — litet vårdslöst uttryckt — hur föraren reagerar i förhållande till miljön.

Jag har samma typ av frågor som Kenth Skårvik (fp), dvs. utbildningsfrågor och frågor om förbättring av utbildningen. Jag vill ställa mina frågor direkt till skolöverstyrelsen. Är det tänkbart att ta in en del av förarutbildningen i skolans undervisning? Skall vi lägga in en större del av trafikundervisningen redan i skolan? Vi är trots allt trafikanter vid ganska unga år. Frågan kan också ställas till TSV.

Sedan till frågan om brister i syn och hörsel som inträffar med stigande ålder och frågan om upprepade prov. Det är samma frågor som Kenth Skårvik (fp) har ställt. Finns det anledning att genomföra prov med något slags periodicitet?

*Lennart Fogel, NTF:* Jag vill helt kort hänvisa till den promemoria (anm. om utbildning, information och övervakning, dagtecknad 1989-11-13) som jag överlämnade till trafikutskottets ledamöter i dag på morgonen. Jag påpekar där att jag är mycket orolig över att regeringen nu har tillsatt en körkortsutredning (anm. kommittén för översyn av förarutbildningen och författningarna rörande körkort m.m.) som skall arbeta i två år. Alla frågor kommer att överlämnas till denna och så tror man att allting kommer att bli bra.

Som jag påpekar i promemorian har vi utomordentligt små möjligheter att påverka attityderna hos dem som blir 18 år och tar körkort. Vi måste, som jag framhåller i promemorian, börja mycket tidigare. NTF i Värmland har med länsförbundets hjälp påbörjat ett projekt där vi börjar i samband med att barnen är fyra år och besöker barnavårdscentralen, och sedan fortsätter vi hela vägen upp genom åren. Det är helt hopplöst att försöka ändra attityderna i 18-årsåldern.

Jag vill också påpeka att det är otroligt att vi inte ännu har infört mopedkörkort i Sverige. Hur kan man tro att, när man har fått köra moped i tre år helt utan övervakning och tillsyn, man plötsligt skall bli en god bilförare när man får ett bilkörkort? Vi måste alltså börja i god tid. Jag hänvisar till vad som anförs i promemorian.

Låt oss nu inte hänskjuta allting till körkortsutredningen och tro att allting kommer att lösa sig där. Åtgärderna måste komma långt tidigare, och de måste förläggas till skolan.

När det gäller de äldre förarna har NTF tillsammans med länsförbundet i Värmland ett pilotprojekt på gång, som har mottagits gynnsamt. Men vi måste nog — hur känsligt det här ämnet än är — ta i litet mer med hårdhandskarna. Vid dödsolyckorna i juli månad var det fyra personer över 70 år som omkom i samband med bristande uppsikt vid utfart med väjningsplikt, stopplikt osv. Vi vet att utfart med väjningsplikt etc., vänstersvängar och annat är ett problem för de äldre. Detta måste påtalas. Vi får inte vara alltför försynta. Vi hjälper inte de äldre med det.

*Hans Hamber, SÖ:* Det är självklart att man måste börja tidigt när det gäller attitydpåverkan. En del av trafikundervisningen i skolan innefattar också att man påverkar barnens attityder. Detta är emellertid mycket svårt. Det är lättare att lära ut trafikregler än att påverka attityder. Det är dessutom en fråga som inte enbart gäller trafiken. De attityder som behövs är litet mer generella än de som man har nytta av som trafikant.

Attitydpåverkan är emellertid något som gäller alla trafikanter. Det är då självklart att det är en uppgift för skolan. Det är däremot svårare för skolan att ta på sig uppgiften att lära ut en teoridel av en körkortsutbildning eller motsvarande. Det skulle förutsätta att alla skulle ha körkort och att alla blir fordonsförare när de blir vuxna. Även om det är en stor majoritet av befolkningen som blir fordonsförare, är det inte säkert att detta svarar mot vad som är önskvärt ur trafiksäkerhetssynpunkt.

Man kan tänka sig att de som vill bli fordonsförare kan som en del av den gymnasiala utbildningen valfritt få möjligheter att genomföra en del av körkortsutbildningen där. Men det är svårt att ordna praktiskt.

*Lars Eggertz, TSV:* Jag vill, innan jag till kommunikationsdepartementets företrädare lämnar vidare frågan om de direktiv som finns för körkortsutredningen, påminna om att det inte bara är utbildningen av bilförare och trafikanter som är viktig. Vi skall ha klart för oss att trafiklärarna i dag, såvitt jag förstår, utgör den enda kategori lärare i vårt land som inte har en eftergymnasial utbildning.

Det råder en skriande brist på personal med relevant utbildning i alla organ och organisationer som arbetar med trafiksäkerhetsfrågor. Det går i dag inte att finna personal till vår trafikbyrå, eftersom behövlig personal inte utbildas någonstans. Jag vill bara påminna om att det saknas mycket när det gäller utbildning av människor som arbetar med trafik och trafiksäkerhet. Detta har vi också tagit med i trafiksäkerhetsprogrammet.

*Peter Löfmarck, kommunikationsdepartementet:* Jag vill komplettera med uppgifter i anledning av frågorna om förarutbildning och äldre förare. Detta är två frågor som nämns i direktiven för den nya körkortsutredningen. Där nämns också uttryckligen att flera nya moment i förarutbildningen skall övervägas, bl.a. körning i simulator.

I fråga om de äldre bilförarna nämns också möjligheten av återkommande prov sedan en viss ålder uppnåtts, utan att man exakt anger var den åldersgränsen går. Detta är någonting som körkortsutredningen skall titta på.

*Lennart Sohlberg, SMC:* Inom Sveriges Motorcyklisters Centralorganisation har vi mycket länge arbetat för trafikantutbildning i skolan. Vi kan konstatera att problemet i skolan i dag är att det inte klart är utsagt vem som är ansvarig för den trafikantutbildning som finns där och som SÖ gärna hänvisar till. Det är i dag mycket beroende på den enskilda läraren och den enskilda skolan hur undervisningen bedrivs.

Jag vill starkt betona att det vi och de flesta, som talar om trafikantutbildning i skolan, är ute efter inte är en förarutbildning. Det är trafikskolornas sak att utbilda förare och i princip även ge den rent teoretiska utbildningen för förare. Vad det handlar om är ett långsiktigt arbete för att få människor att bättre ta ansvar för sitt handlande i trafiken både när det gäller trafiksäkerhet och miljöfrågor. Det gäller att få människor att välja det transportmedel som är relevant i sammanhanget och som är säkert. Den s.k. trafikantutbildningen, med sin attitydpåverkan, måste schemaläggas genom hela skoltiden.

När det gäller förarutbildningen är vi i dag, i varje fall på motorcykelsidan, i ett sådant läge att utbildningen av förarna rent tekniskt har blivit alltför bra. Vi har ett läge där utbildningen av förarna blivit så bra att de tror att de är bättre än vad de egentligen är. Man har alltså utbildat dem till en för hög självsäkerhet. Det vill vi inte uppnå när det gäller bilförarutbildningen eller på andra områden.

Det handlar om attityder, som Lennart Fogel (NTF) säger. Attityderna skall inpräglas från början, från det att barnet kommer till barnavårdscentralen första gången.

*Sigvard Lindberg, STR:* Medlemmarna i Sveriges Trafikskolors Riksförbund utbildar ca 80 % av de nya förarna. För oss känns det mycket angeläget att vi får komma till tals här, och jag vill tacka trafikutskottet för det initiativet.

Vi har tålmodigt i många år väntat på att någonting skall hända, och nu tycker vi att det är dags. Rader av utredningar har lagt fram många fina förslag. Trafiksäkerhetsutredningen som lade fram sitt förslag år 1980 resulterade i ett lagförslag år 1982. Den utredningen hade ett mycket bra förslag till system, som jag tror ger svar på en del frågor om hur den framtida utbildningen skall se ut. Det var fråga om en allmän trafikantutbildning i den allmänna skolan och slutklämmen var en bra förarutbildning, där man integrerade den privata utbildningen hemma med utbildningen i trafikskolan. Det var fråga om en inledande utbildning i trafikskolan, därefter övning hemma och examination i samband med förarprov i trafikskolan.

Detta system tror jag att vi skall sikta på i framtiden också. Anders Englund (FSAB) avlämnade för ett par år sedan rapporten Nyblivna personbilsförare. TSV tog fasta på förslag i rapporten och lade i sin tur fram ett förslag till ett förbättrat system för bilförarutbildning. Men i stort sett ingenting av de fina förslagen har blivit verklighet.

Vi anser att vi nu måste "komma till skott". Det praktiska förarprov som vi har i dag innehåller inte tillnärmelsevis de moment som behövs för att man skall kunna testa om en förare kan vad han egentligen borde kunna. Det stora bekymret för trafikskolorna i dag är att vi inte praktiskt kan utbilda en elev så långt som egentligen behövs för att eleven skall kunna släppas ut på egen hand i trafiken.

Eleverna får i dag själva stå för kostnaden för förarutbildningen. Mitt i utbildningen lämnar de den och chansar på att bli godkända vid ett förarprov för privat utbildade. På vissa mottagningsorter har TSV i dag 50–60 % privata prov. Underkännandefrekvensen är hög. Vi tycker inte att det är bra att examinatorn får fungera som lärare, och det tycker inte TSV heller. Det finns ett bra förslag om ett bättre och förändrat förarprov, som skulle kunna bli verklighet, om TSV fick de anslag det äskar och behöver för den här verksamheten.

Det kan kanske vara värt att igen pröva med körsimulatorer. Men vi har ingen övertro på dessa. Det som visades i går kväll i trafikmagasinet i TV har vi själva studerat på plats. Det gjorde vi under 1950-talet, men det kan ju hända att tekniken har förfinats numera. Men man måste ha körsimulatorer av den klass man har hos VTI. Sådana kostar tiotals miljoner kronor. Vi tror inte på sådana för framtiden. Ge oss möjligheter att utbilda efter en ny kursplan, så kan vi få ner antalet olyckor för de unga förarna.

*Axel Engström, STMF:* Den vanliga hälsokontrollen för körkortssökande har slopats men synkontrollen är kvar. Vi kontrollerar synen på 18-åringar, som vi vet ser bra nästan jämt. Men vi kontrollerar inte synen på 70-åringar, som vi vet ofta ser ganska dåligt. Det finns här en inkonsekvens som man borde försöka ändra på.

Det är svårt med hälsokontroll. Vi känner oss alla friska och krya, särskilt när vårt körkort ifrågasätts. Hur synen är upplever vi själva varje dag när vi öppnar tidningen eller när vi letar efter kronan vi har tappat på golvet. Vi människor kan acceptera synen som ett argument när vår förmåga som bilförare ifrågasätts. Inom STMF anser vi därför att man skulle kunna genomföra en stor del av hälsokontrollen redan genom synkontroller.

Vi önskar att man kunde införa mer utbildning inom vårdräkna så att man har en uppfattning om vad olika sjukdomstillstånd innebär i förhållande till trafiken. Det förekommer mycket ofta att patienter med sjukdomar som helt klart är farliga från trafiksäkerhetssynpunkt går ut från våra sjukvårdsinrättningar helt oupplysta om detta.

*Hugo Andersson (c):* Jag tänker ta upp frågor om viltolyckorna. I en rapport från vägverket sägs det att viltolyckorna svarar för ungefär hälften av de olyckor som rapporteras på det statliga vägnätet. Alla förare känner till faran med viltolyckor, åtminstone i bakhuvudet. Men man anpassar inte sin körning till detta.

Jag kan inte finna att den här problematiken över huvud taget omnämns i trafiksäkerhetsprogrammet. Det är möjligt att jag har läst slarvigt, men jag har ännu inte hittat något. Min fråga till TSV, eller

närmast till NTF, blir då: Hur har ni tänkt er att utbilda och informera förarna för att få dem att förstå och inse den stora faran med viltet och att anpassa körningen till detta?

*Lars Eggertz, TSV:* Vi måste prioritera i trafiksäkerhetsprogrammet och inrikta oss på några viktiga punkter. Vi har vidtagit andra åtgärder när det gäller att motverka viltolyckor. Vi har bl.a. förra året skrivit till samtliga länsstyrelser, förutom Gotland, och påmint om att man även ur trafiksäkerhetssynpunkt bör se till att nedbringa älgstammen.

Dessutom är det så att älgolyckorna minskar, medan rådjursolyckorna ökar. Konsekvenserna av rådjursolyckorna är trots allt inte så allvarliga, men de utgör ett tillräckligt allvarligt problem. Men vi kan, som sagt, inte få med allting i programmet.

*Rune Johansson (s):* Jag återkommer till en fråga som redan har varit uppe i dag, nämligen yrkesförarna och hastigheten. Vi är tydligen allesammans här överens om att ökad hastighet för med sig fler olyckor. Jag har i varje fall konstaterat att TSV och RPS är helt överens om att det är yrkesförarna som är de största fartsyndarna. Detta har konstaterats här. Som enda åtgärd har litet lamt föreslagits ökad övervakning. Min fråga är: Anser ni att ökad övervakning är den enda åtgärd som man kan vidta för att få yrkesförarna att följa gällande hastighetsbestämmelser?

*Lars Eggertz, TSV:* Ökad övervakning är en av många åtgärder som måste vidtas. Vi måste träffa representanter för de berörda organisationerna för att diskutera den här frågan. Jag själv har den uppfattningen att yrkesförarna är de som — tillsammans med alla oss andra som arbetar med trafiksäkerhetsfrågorna — har ett särskilt ansvar för dessa frågor.

Jag vill också tillägga att Jan Johannisson (SVF och Svenska åkeriförbundet) inte gick vidare till nästa nivå, dvs. 90–100 km/tim, när han visade sina bilder. På den nivån finner man att det är en större andel av de tunga lastbilarna som överskrider 90 km/tim än vad som är fallet med personbilar och andra fordon.

En första åtgärd blir att få till stånd en diskussion med de berörda parterna, och sedan får vi se vad vi kan göra tillsammans.

*Ulf Waldau, RPS:* Tidigare har jag redovisat RPS syn på den tunga trafiken och olyckorna (s. 69) som svar på en fråga av Roy Ottosson (mp). Vi har i princip samma syn på olycksbenägenheten hos de olika förarna som den som Göran Nilsson (VTI) redovisat.

Det sades att vi litet lamt bara talade om ökad övervakning. Rent generellt är vår uppfattning den att övervakning är det effektivaste medlet för att från polisens sida komma till rätta med problemen med trafikolyckorna. Men det räcker inte bara med att säga att man skall övervaka. Det fordras en effektiv organisation för att man skall kunna genomföra en sådan övervakning.

Vi har därför i vår anslagsframställning begärt att få i uppdrag att utreda en bättre organisation för trafikövervakning på framför allt det statliga vägnätet.

Man måste också använda sig av rätt metoder. Vi har följt de bestämmelser som gäller, och vi har koncentrerat mer än hälften av verksamheten till hastighetsövervakning. Vår uppfattning är att vi också måste lösa problemet med förarnas beteende, det gäller inte minst rattonykterhetsövervakning. Vi måste också få hjälpmedel för att kunna genomföra den övervakningen effektivt. Det fordras medel för att vi skall kunna köpa de moderna hjälpmedel som finns.

Under förutsättning att dessa villkor uppfylls, tror vi från polisens sida att vi skall kunna effektivisera övervakningen väsentligt.

*Viola Claesson (vpk):* Jag vill ställa en fråga till Johnny Grönberg (Svenska transportarbetareförbundet). Vi vet att just-in-time-systemet har ökat omfattningen av den tunga trafiken på vägarna. Det sägs att om yrkesförarna skulle hålla hastigheterna skulle konkurrensläget försämrats avsevärt. Det finns en del personer som påstår att det är detta som sker. Finns det något i yrkeschaufförernas arbetssituation som innebär en sådan hets att det nästan är tvång på att pressa arbetstiderna? Är det detta som ligger bakom? Har detta också att göra med just-in-time-transporternas utbredning?

*Johnny Grönberg, Svenska transportarbetareförbundet:* Jag kan svara både ja och nej på frågan. Det är självklart att det finns stressmoment och att man ställer krav. Hela just-in-time-systemet går ut på en sak, nämligen att man skall vara framme i rätt tid och på rätt plats. Inträffar någonting under en transport är det naturligtvis en stressfaktor och en störning. Men detta är mycket sällsynt.

Vi skall vara medvetna om att just-in-time-systemet bygger på att det kvittar när man startar transporten, bara man är framme i rätt tid. Det handlar om att åstadkomma sådana transportlösningar bland förarna. Det beror också på de speditörer och företag som är inblandade i branschen.

Min erfarenhet är att ju större företagsenheter, desto bättre ordning och reda är det. Man åtar sig inte den typen av transporter som man inte kan genomföra på ett lagligt sätt. Men det finns också olika typer av mindre speditörer och företag där man medvetet bidrar till en hets på chaufförerna.

*Roy Ottosson (mp):* Det har sagts att man genom information, utbildning och kontroll kan ändra beteendet hos fordonsförare och andra trafikanter så att det blir mindre farligt. Jag kom att tänka på ett annat alternativ, nämligen införande av mycket höga böter vid hastighetsöverträdelser. Skulle det kunna få en positiv inverkan? Jag tänker bl.a. på det danska exemplet. Kan jag få några kommentarer till detta från RPS och TSV?



*Håkan Jaldung, RPS:* Frågan om böternas storlek har diskuterats vid många tillfällen under de senaste åren. Det är helt klart att det måste finnas något slags förhållande mellan överträdelse och böternas storlek. Vi har i dag för låga böter inom flera områden. Detta begränsas av bestämmelserna i brottsbalken som anger att bötesbeloppet kan vara högst 1 000 kr. Det är ett bötesbelopp för hastighetsöverträdelse som vi hade redan på 1930-talet. Det har alltså inte skett någonting på det området under de senaste 40 åren.

Vi har vid olika tillfällen tagit upp frågan om att höja böterna kraftigt just för att vår övervakning skall få effekt. Så länge vi har kvar den övervakning vi har i dag oförändrad, dvs. samma resursinsats för hastighetsövervakning, har vi bara två ytterligare åtgärder att ta till för att den skall få effekt. Den ena är att vi sänker toleransgränserna kraftigt, och det har vi gjort under det senaste året. Det har skett en avsevärd sänkning. Det har resulterat i att många fler har rapporterats för hastighetsöverträdelse, och vi har omhändertagit en stor mängd körkort. Nu återstår en höjning av böterna som ett sista alternativ. Man måste då ta till ordentligt så att övervakning i förening med böter ger den effekt som man vill ha.

*Olle Östrand (s):* Att ändra förarnas attityder har ett mycket intimt samband med information och upplysning. För närvarande går 29,5 milj.kr. av budgetmedel till pläderande information. Dessa pengar går oavkortat till NTF.

NTF är en frivilligorganisation. Vi har fler frivilligorganisationer som är verksamma på detta område. Det är naturligt att en frivilligorganisation regionala organisation, som bygger på frivilliga krafter, kan bli rätt ojämn i de olika länen. Det är viktigt att medlen används så effektivt som möjligt. Skulle det vara bättre om dessa medel slussades till exempelvis TSV eller VTI och att NTF, liksom andra frivilligorganisationer, får söka bidrag av dessa medel när man skall genomföra kampanjer? Jag vill ställa denna fråga till Landstingsförbundet, Kommunförbundet och Transportarbetareförbundet.

*Sven Inge Nylund, Landstingsförbundet:* Vi är inte beredda att nu ge någon åsikt till känna i frågan. Vi har just fått frågan på remiss i och med den utvärdering som har skett av trafikinformationsarbetet. Vi får nog fördjupa oss ytterligare i denna fråga.

*Valter Brandberg, Svenska kommunförbundet:* Även vi på Kommunförbundet har denna fråga på remiss. Jag vill säga att vi fäster stor vikt vid att man uppnår effektivitet på det lokala planet. Vi anser att frågan är utomordentligt viktig, och vi kommer att noggrant överväga vårt remissvar.

*Johnny Grönberg, Svenska transportarbetareförbundet:* Jag anser att informationen i dag inte fungerar bra. Informationen skall ju nå ut till alla trafikanter, men det gör den inte. Jag har aktualiserat en tanke som jag tycker är väl värd att studera, nämligen att den som går ut med informationen också skall ha auktoritet och fakta och veta vad

det handlar om. Om man kan koppla ihop alla fakta, vilket jag anser att VTI har gjort genom sina forskarrapporter, då tror jag att man också skall kunna uppnå bättre effekt.

1989/90:TU9  
Bilaga

## Frågeområdet fordonen

*Viola Claesson (vpk):* Jag vill ta upp det som jag och många andra upplever som ett av de stora problemen. Vi hörde för inte så länge sedan från AB Svensk Bilprovning att var tredje tung lastbil och varannan tung släpvagn har fel på en så vital del som bromsarna. Jag vill ha en kommentar till detta, och jag vill från olika håll höra vad som kan göras åt detta.

Min andra fråga gäller privatbilismen och de bilar som visas i allt "häftigare" annonser. Det är tyvärr inte bara annonserna som blir allt "häftigare". Som TSV och andra säger tillverkas snabbare bilar, och reklamen blir mer fartfixerad. Och i samband med detta ökar trafiken, vilket ger en större trängsel och aggressivare körning osv. Jag vill att någon kommenterar detta, därför att ingen egentligen ställer krav på att bilindustrin skall göra något åt detta problem. Bilindustrin får fortsätta att sälja bilar med de prestanda som är farliga i trafiken.

*Kurt Hugosson, ASB:* I trafiksäkerhetsprogrammet finns inte ett ord om fordonen. Men det inträffar inte en enda olycka utan att ett fordon är involverat. Jag sa'nar i trafiksäkerhetsprogrammet all anknytning till fordonen. Det finns inte heller någon i denna organisation som företräder fordonssidan.

Beträffande Viola Claessons fråga om de tunga fordonen och de tunga släpen vill jag säga att just denna fordonskategori har den högsta medelåldern av samtliga fordonsslag som finns på våra vägar. Det är också dessa fordon som vid den årliga besiktningen har den största relativa anmärkningsfrekvensen, och deras körsträckor överstiger väsentligt vad som är normalt för andra fordonsslag. Med andra ord exponeras de utomordentligt mycket i trafiken. Vi på Svensk Bilprovning menar att detta är ett förhållande som motiverar en skärpning när det gäller fordonskraven och ökade kontrollinsatser.

Bromsfunktionerna är ofta bristfälliga på de tunga fordonen. Vi anser att en betydande förbättring skulle uppnås genom införande av krav på lastkännande ventiler, låsningsfria bromsar på äldre fordon och ABS-bromsar (anm. ABS = Anti Block System) på nya fordon. Dessa krav ställs redan inom EG. Även vårt grannland Finland har infört dessa krav.

Man kan också ställa frågan om minimikraven för retardation (hastighetsminskning) bör vara desamma för alla fordonsslag. För närvarande ställs olika krav på lätta och tunga fordon.

Vi anser alltså att kontrollen av de tunga fordonen, vilka exponeras utomordentligt mycket i trafiken, bör skärpas. De tunga fordonen i Sverige bör, liksom i övriga delar av Europa, tas in till en första kontrollbesiktning redan efter ett år. Jag tror att det kan finnas

anledning att överväga att tätare fordonskontroller görs på de tunga fordonen för att man skall uppnå bättre effekter ur trafiksäkerhetssynpunkt.

*Jarl Lander (s):* Jag vill omgående återkomma till det som Kurt Hugosson (ASB) tog upp med anledning av att 60-tonsekipage snart kommer att finnas ute på våra landsvägar. Kurt Hugosson sade att bromsfunktionen ofta är bristfällig på de tunga fordonen. Men det säger sig självt att ju tyngre fordonen är, desto bättre bromsar behöver de ha. Jag undrar om detta är ett så allvarligt problem att fordon med 60 tons bruttovikt endast skall tillåtas om de har ABS-bromsar.

Min nästa fråga riktar jag till i första hand företrädarna för Svensk Bilprovning. I en promemoria från bilprovningen till denna utfrågning sägs det att Svensk Bilprovning vill ha en anpassning till EG:s normer när det gäller däcken, dvs. att krav skall ställas på ett mönsterdjup på minst 1,6 mm. Det första man tänker på i fråga om slitna däck är ju vattenplaning. Frågan är om de ytterligare 0,6 mm, som en anpassning till EG:s normer kräver, skulle påverka trafikolycksutvecklingen i någon nämnvärd utsträckning. Hur djupt skall mönstret på däcken vara för att fordonen skall kunna klara vattenplaning utan att någon olycka inträffar, eller leder ett krav endast till en ökad kostnad för bilägarna?

Slutligen vill jag ställa en fråga till TSV. Trafikutskottet får årligen motioner i vilka det krävs bättre utmärkning av långa och tunga fordon. I synnerhet gäller kraven att dessa fordon syns för dåligt bakifrån. Under det förra riksmötet förutsatte vi i utskottet att en anpassning till ECE-regler om reflexanordningar på långa fordon skulle komma till stånd efter det att vi under hand fått reda på att TSV fått ett godkännande från regeringen på sin hemställan att Sverige skall anta ECE-reglerna. Nu har tydligen ingenting hänt sedan dess. Återigen är nämligen trycket mycket hårt på oss i utskottet på att se till att riksdagen tar initiativ i denna fråga. Min slutliga fråga till TSV är: Kan vi nu förvänta oss åtgärder från TSV:s sida, så att de långa och tunga fordonen blir synligare i mörkertrafiken?

*Kurt Hugosson, ASB:* På frågan om de tunga fordonen, dvs. fordon upp till 60 ton, är svaret att vi från Svensk Bilprovning utifrån våra utgångspunkter anser att målet bör vara att dessa fordon skall vara försedda med ABS-bromsar och att vi i Sverige fattar beslut om detta liksom man har gjort i Finland och i övriga Europa.

När det gäller däcksnormer anser vi självfallet att ett mönsterdjup på 1 mm är helt oacceptabelt ur trafiksäkerhetssynpunkt. 1,6 mm är den kompromiss som man inom EG har fastnat för. Självfallet räcker inte heller 1,6 mm vid halt väglag med blöt snö eller vatten. Men vi från Svensk Bilprovning anser att Sverige åtminstone bör ha samma minimikrav som man har i vår omvärld. Det är därför vi har förordat 1,6 mm.

*Lars Eggertz, TSV:* När det gäller mönsterdjup på däck har TSV beslutat att krav på ett mönsterdjup om 1,6 mm att träda i kraft den 1 april 1990 även i Sverige. Vi hade naturligtvis gärna sett att beslut hade fattats om ett större mönsterdjup, kanske 3 mm. Men 1,6 mm är alltså en anpassning till EG.

Frågan om krav på utmärkningen av tunga fordon med vissa reflexer finns med i vår projektlista. I dag arbetar vår fordonsbyrå med ungefär 70 projekt. Vi har haft stora bekymmer. Det anknyter något till det som jag tidigare sade om behovet av utbildning av trafiksäkerhetsfolk. Vi har under min tid som chef för verket haft stora bekymmer på grund av att fordonsbyrån inte har haft tillräckligt med folk. Även i dag har vi fyra fem vakanser, men vi hoppas att dessa tjänster skall vara tillsatta från årsskiftet. Detta tillsammans med det faktum att regeringen med jämna mellanrum ställer krav på oss att ta fram t.ex. regler när det gäller taxametrar och färdskrivare, och att vi har fått en stor bunt papper som gäller EG — vi skall arbeta fram regler som gäller anpassning till EG — har lett till att vi helt enkelt inte har hunnit med att utföra alla uppdrag. Frågan om utmärkning av långa fordon har av byrån inte bedömts ha en så säkerhetshöjande effekt att den kan passera förbi frågor, t.ex. frågan om mönsterdjupen på däck, som vi har arbetat med under hösten.

*Ordföranden Birger Rosqvist:* Jag vill tillägga att trafikutskottet har fått ideliga påstötningar om kravet på reflexanordningar, inte minst från yrkestrafikförarna men även från andra håll. Olyckor har orsakats av att lastbilar som har stått parkerade vid parkeringsplatser och vid vägrenar har körts på för att de inte har synts. Vi från utskottet har tagit i ganska hårt och begärt att något skall göras åt detta. Det är med viss förvåning som vi har kunnat iakta att det har sagts att det inte prioriteras av TSV utan att andra frågor prioriteras. Jag hoppas att det blir en ändring och att TSV hinner ta fram denna fråga ur projektlådan, annars måste vi från utskottet agera med ännu mer kraft. Vissa möjligheter har ändå ett riksdagsutskott.

*Erik Toms, Bilindustriföreningen:* Jag arbetar på Saab Scania's lastbilsdivision i Södertälje, och vi tillverkar bilar i enlighet med de trafiksäkerhetskrav som TSV ställer. Vi har ABS-bromsar inom vår produktion.

*Rune Thorén (c):* Vi vet att en del trafikolyckor har ett samband med bilstölder. Det handlar då ofta om mycket fina bilar. Vi vet också att det inte är ovanligt att det på parkeringsplatserna i bostadsområdena står fina leasingbilar eller företagsbilar, medan makens eller makans gamla bil står inne i garaget. Min fråga till försäkringsbranschen och till rikspolisstyrelsen är: Borde det inte kunna göras något för att stimulera till att bättre lås tas fram? Vi har bl.a. i TV kunnat se hur enkelt det är att ta sig in i nya bilar.

Min andra fråga vill jag rikta till TSV. Både i bilar och i flygplan finns det säkerhetsbälten, men i bussarna finns det inte; framför allt

gäller det utanför våra tätorter. Hur länge skall man tillåta att folk t.ex. på Arlandabussen och i våra skolbussar står upp? Borde man åtminstone inte förbjuda folk att stå upp i bussarna?

*Anders Englund, FSAB:* Man bör kunna få fram bättre billås. Vissa fabrikanter har de senaste åren visat att det går. Från försäkringsbranschens sida har vi arbetat med denna fråga på flera olika sätt. Vi har bl.a. uppmärksammat den via vårt samarbete med TV:s Trafikmagasinet. Tanken är att vi skall få konsumenterna att efterfråga bättre lås. Om de inte begär bättre lås på bilarna, är det svårt att få bilfabrikanterna att sätta dit bättre och dyrare lås.

Försäkringsbranschen har också alldeles nyligen gått in i ett samarbete med TSV i ett projekt där man skall försöka få fram nya idéer när det gäller billås. Branschen delar kostnader och ansvar med TSV.

*Olof Nordell, SLTF:* Det är ett misstag att tro att bälten i bussar skulle ha någon trafiksäkerhetshöjande effekt. Vi har få olyckor på landsväg med stående passagerare, eftersom man som regel aldrig har stående passagerare i långlinjetrafik. Vi har stående passagerare i första hand i tätortstrafik. Olyckor med personskador där bussar är inblandade händer i första hand i tätorter. Detta gäller både personer som skadas utanför bussen och personer i bussen som skadas. Det är ofta i samband med inbromsning, då passagerare har rest sig upp från sin plats och skall lämna bussen. Vi har en överrepresentation av äldre människor bland dem som skadas. Detta löser vi inte med säkerhetsbälten. De passagerare som det handlar om har redan tagit av det eventuella säkerhetsbältet och är på väg att lämna bussen.

*Håkan Jaldung, RFS:* Inom det stora brottsförebyggande projektet Samverkan mot brott bedrivs ett underprojekt som heter Åtgärder mot bilstöld. Däri ingår som en viktig del ett arbete som sker i samverkan med bl.a. försäkringsbolag på olika nivåer just för att förbättra billåsen. Det pågår alltså ett arbete för närvarande.

*Rune Fritzby, Bilindustriföreningen (Volvo Personvagnar AB):* Jag skulle vilja göra ett klarläggande när det gäller bilstöld och billås. Vi har här egentligen två problem. Det ena problemet består i att folk bryter sig in i bilar. Det andra består i att folk bryter sig in i tändningslåset, så att de kan starta bilen och köra i väg. Vi har inom svensk bilindustri koncentrerat oss på att se till att folk inte kan stjäla bilen, att man inte kan bryta sig in i tändningssystemet. Som kunnat konstateras har vi lyckats ganska väl med detta. Under de senaste tre—fyra åren har ytterligt få bilar av den moderna typen stulits. Däremot händer det att folk tar sig in i bilar och stjälar saker och t.o.m. gör överkan. Detta är ett problem som vi har noterat och som vi arbetar mycket hårt med. Det är inte så lätt att hitta en lösning för att hindra folk att gå in i bilar. En bil består ju till stor del av glasrutor. Detta är vår prioritering.

*Jan Hagberg, TSV:* Det efterlystes bl.a. fordonsåtgärder i trafiksäkerhetsprogrammet. Det är riktigt att det inte finns så många. De som har

tagits upp här gäller bl.a. bromsar på tunga fordon. Frågor har ställts om ABS-bromsar. Sådana uppmärksammas i trafiksäkerhetsprogrammet. Den frågeställningen är således beaktad.

Vi vet att bilbälten har en utomordentligt god skyddseffekt. Även detta är beaktat i trafiksäkerhetsprogrammet. När det gäller tunga lastbilar och bussar finns det inga krav på bälte i dag. Men, som Olof Nordell (SLTF) sade, händer numera glädjande nog mycket få personskadeolyckor vid busstransporter. Även frågan om bilbälten i tunga fordon är beaktad i 1989 års trafiksäkerhetsprogram.

## Frågeområdet oskyddade trafikanter

*Margit Sandéhn (s):* Vissa skolor ger eleverna cykelhjälm, andra subventionerar hjälmarna. Vid vissa skolor får eleverna betala cykelhjälm själva. Har Landstings- och Kommunförbundet för avsikt att rekommendera landsting resp. kommuner att ge barnen cykelhjälm?

När kommer TSV att lägga fram förslag om lagstiftning om att barn skall använda cykelhjälm?

Har TSV för avsikt att ställa högre krav på skolskjutsbussarna när det gäller beskaftenhet och utrustning för att öka säkerheten för barn? Det har ju, som vi alla vet, hänt en del olyckor när det gäller skolskjutsar.

*Valter Brandberg, Svenska kommunförbundet:* Det är riktigt att cykelhjälm subventioneras av landstinget på många håll. Detta är en praxis som är ojämn i olika delar av landet. Det förekommer däremot ganska sällan — jag känner knappt till något fall — att kommuner direkt subventionerar cykelhjälm till skolbarn. Från Kommunförbundets sida har vi tagit upp cykelhjälmsproblematiken som en viktig fråga när det gäller barns säkerhet. Vi kommer att fundera över möjligheterna att rekommendera kommunerna att mera systematiskt i samarbete med Landstingsförbundet se till att barnen får cykelhjälm. Vi ser alltså positivt på en sådan inställning.

*Christina Salomonson, Cykelfrämjandet:* I cykelsäkerhetsrådet, som arbetar under NTF och där en rad olika myndigheter och organisationer är representerade, har vi under både 1988 och 1989 haft en hjälmkampanj. Vi arbetar alltså för att öka hjälmanvändningen kraftigt på frivillig väg. Hjälmanvändningen har ökat mycket, främst bland barn och ungdomar, men även bland vuxna i t.ex. Storstockholm. Jag vet att VTI har gjort undersökningar på detta område.

Vi vill fortsätta att arbeta på den frivilliga vägen och vill i varje fall inte i dag ha någon lagstiftning. Jag tror att vi har kommit ganska långt här, men det finns mycket kvar att göra.

*Hans Molin, TSV:* Jag kan instämma i det som har sagts. Jag vill hänvisa till den trafikpolitiska propositionen under 1987/88 års riksmöte. I den sägs att bättre beteende i trafiken, dit ju användningen av cykelhjälm hör, skall bygga på kunskap och förståelse i första hand

och i andra hand på lagstiftning, övervakning och sanktioner. Det är viktigt att man genom information och utbildning får inte bara barnen utan även de äldre att förstå vikten och nyttan av att använda hjälm.

*Kenth Skårvik (fp):* Oskyddade trafikanter finns också bland busspassagerarna. Rune Thorén (c) ställde en fråga som han kanske inte riktigt fick svar på, nämligen hur man skall förbättra säkerheten för busspassagerarna. Kan det vara tänkbart att man, när det gäller vanliga bussar, inför någon form av säkerhetsbälte? Jag tänker främst på skolbussarna. Skolbarn forslas i taxibilar och småbussar av olika slag, men de åker också med allmänna bussar. Det kommer med jämna mellanrum motioner med krav på säkerhetsbälten för dessa. Jag tycker själv att det är viktigt, därför att dessa trafikanter är oskyddade.

Som ni på TSV vet kan dispenser beviljas när det gäller säkerhetsbälte i skolskjutsar. Jag vill fråga: Hur länge skall man kunna bevilja sådana dispenser? Skall kommunerna kunna bevilja dispenser av detta slag?

*Hans Molin, TSV:* Ursprungstanken när det gäller dessa dispenser var att besluten skulle fattas nära problemen och nära dem som har möjlighet att överblicka kostnaderna för skolskjutsarna. Det finns en tidsbegränsning för möjligheten. Om jag minns rätt gavs TSV i uppdrag att se över hur många kommuner som fortsatte att transportera barnen i äldre bilar med dåliga bälten. Möjligheten till dispens går ut år 1991.

Möjligheten till påtryckning från det lokala planet på dem som ansvarar för skolskjutsarna är naturligtvis god. Det var därför beslutsfattandet lades på lokal nivå. Då det gäller säkerhetsbälten i bussar kan jag bara hänvisa till det som tidigare har sagts.

*Olof Nordell, SLTF:* Det finns en allmän strävan att så långt det är möjligt och lämpligt föra över skolskjutsarna från separata fordon till linjetrafik, bl.a. för att kunna upprätthålla en hygglig landsbygdslinjetrafik. Det stora problemet ur säkerhetssynpunkt gäller inte färderna i själva fordonet utan det gäller av- och påstigning och hur barnen tar sig till och från hållplatsen. I många län finns inte ens hållplatser. I de län där hållplatser finns är dessa ofta av ganska undermålig beskaffenhet. Vad som krävs är att vägverket får pengar för att bygga hållplatser. Det tror jag är en utomordentligt viktig trafiksäkerhetsfråga. Det gäller också att vägverket kan bygga gångvägar till och från hållplatserna, så att resenärerna inte behöver gå på en starkt trafikerad led. Hållplatserna måste också underhållas. Vintertid får man på många håll stå och vänta nästan mitt i körbanan, därför att hållplatserna plogas igen. Det är en viktig säkerhetsfråga, både för skolbarn och äldre och handikappade, att det finns hållplatser för bussarna som går att använda även vintertid.

*Gunnar Hultquist, RHS:* Det som har tagits upp nu senast är angelägna frågor, som har diskuterats just inom Riksförbundet Hem och skola.

Vi har ibland varit kritiska till att regler har införts utan att det har varit helt klart vem som har ansvaret för att de följs. Det har gjort att många regler inte efterlevs i dag.

Möjligheten till dispens när det gäller bilbälten i skolskjutsar varierar mycket från kommun till kommun. I en del kommuner ger man pengar till dem som har hand om skolskjutsarna, så att dessa kan genomföras på ett ur säkerhetssynpunkt acceptabelt sätt. I andra kommuner ser man kanske litet mer ekonomiskt på det hela och har mer frikostigt lämnat dispens. Ett krav från Hem och skola-rörelsen är att man tidigarelägger den tidpunkt då möjligheten att ge dispens tas bort.

En annan viktig fråga som berördes gäller barnens skolväg. Många gånger görs kommunala besiktningar av skolskjutsvägarna, protokoll förs osv. Alla myndigheter är då med — vägverket, kommunen osv. Vid uppföljningen av besiktningarna konstateras ofta från olika instanser att man inte har råd att göra förbättringar. Frågan bollas hit och dit. Man har därför på ett flertal platser börjat kartlägga skolvägarna, för att se hur säkert av- och påstigning kan ske. Sådana kartläggningar sker i Uppsala kommun och Täby kommun. Det finns alltså ett intresse på vissa håll.

Det finns en hel del Norrlandslän, glesbygdslän, där förhållandena är oacceptabla när det gäller skolskjutsarna. Barnen står mitt ute på t.ex. E79 (anm. vägen från Bottniska viken till norska gränsen förbi bl.a. Umeå och Lycksele) i Norrland, där trafiken många gånger går förbi i 110 km/tim. Det finns alltså inte hållplatser för av- och påstigning. Vi menar att man bör bygga fickor för av- och påstigning. Detta är viktigt. Dessutom gäller det skyltningen. Alla trafikanter känner inte till på vilka platser skolbarn stiger av och på bussen. Man måste kanske se till att upplysa om att det kan finnas skolbarn på vägen. Systemet med skyltar med blinkande gula ljus på skolskjutsarna skulle t.ex. kunna fungera på samma sätt som det gör i Amerika. Man talar på så sätt om att det är skolbarn på vägen. Vi kanske inte alltid vet hur barn reagerar, vad de har i tankarna osv. Då skyltarna blinkar gäller stopplikt runt omkring skolskjutsen, så att barnen säkrare kan ta sig från och till hållplatsen.

Det är viktigt att vägverket och kommuner inte bara ser på de planer som finns för skolvägar utan även studerar i verkligheten hur barnen tar sig till och från skolan. Verkligheten överensstämmer inte alltid med de planer som finns.

*Roy Ottosson (mp):* En annan aktuell fråga i många av de motioner som väcks i riksdagen gäller åtskiljande av gång- och cykelbanor. Detta framhålls som viktigt och betydelsefullt. Det kan vara svårt att få helt klart för sig hur pass mycket bättre trafiksäkerheten blir. Det vore intressant att få synpunkter på det från t.ex. boverket och VTI.

*Gösta Blücher, boverket:* De skrifter jag tidigare talade om, vilka handlar om rådgivning för bebyggelseplanering, lyfter fram just frågan om planering av gång- och cykelvägar. Jag kan som exempel nämna ett område i Lund från 1960-talet, utformat med traditionell trafiksepare-



ring. Där har sedan nya bostadsområden utvecklats och barnens skolvägar har förändrats. Skolvägarna blev farliga. Med hjälp av en analysmodell har kommunen angripit problemen och förändrat barnens skolvägar. Man har vidtagit åtgärder riktade mot barnens skolvägar och därmed åter kunnat skapa en trafiksäker miljö.

Jag vill alltså lyfta fram betydelsen av att man vid bebyggelseplanering verkligen analyserar hur barn rör sig mellan bostaden och skolan.

*Kåre Rumar, VTI:* Otivelaktigt är det så att risken med att blanda gång- och cykeltrafikanter ökar. Vi får äldre fotgängare och snabbare, tysta cyklister. Den blandningen börjar bli ett problem. Den var inte något problem för några år sedan. Detta är något man måste ta itu med nu. Det har icke varit ett problem, men det börjar bli det på allvar nu.

*Hugo Andersson (c):* Jag vill också ta upp de oskyddade trafikanternas situation på gång- och cykelvägar. Både vägverket och TSV talar om att prioritera byggandet och även underhållet av s.k. GMC-vägar (anm. Gång- Moped- och Cykelvägar). Vinterunderhållet omnämns särskilt. Jag delar uppfattningen att snöröjning och halkbekämpning på dessa vägar är viktigt och att man skall prioritera detta. Men en stor del av kostnaden för arbetet faller på primärkommunerna. Min erfarenhet är att detta är ett av de områden där man först försöker spara pengar ute i primärkommunerna, då ekonomin är kärv, vilket den är för många.

Min fråga, som i första hand riktar sig till Kommunförbundet men även till TSV, är hur detta går ihop och hur ni arbetar för att så att säga övertyga primärkommunerna om att inte använda dessa områden som ett sparobjekt.

*Valter Brandberg, Svenska kommunförbundet:* Kommunförbundets roll i trafiksäkerhetsrådet är just att hantera tätortsproblem. Där ligger dessa stora problem med oskyddade trafikanter.

Om en kommun med utgångspunkt från informationen om polisrapporterade olyckor skulle besluta om vad man skall göra för trafiken och trafiksäkerheten, skulle man antagligen i första hand konstatera att det blir bättre och bättre för cyklisterna medan däremot bilolyckorna ökar i antal. Det måste man göra någonting åt. Om man lägger till den information som kommer från sjukhusen, får man en radikalt annorlunda bild. Faktum är att de oskyddade trafikanterna totalt sett svarar för hälften av de i olyckor skadade personerna, om man utgår från de sjukhusrapporterade fallen. Studerar man samhällskostnaderna, vårdtid osv., kommer man fram till att de kan representera upp till 70–80 % av samhällskostnaderna inom tätorterna. Detta gäller t.ex. i Göteborg. Det betyder att kommunerna, om de på ett enkelt sätt kan få tillgång till sjukhusinformation och ta till sig den, kan göra prioriteringar av det slag som nyss berördes. Till bilden hör dock att singelolyckorna med fotgängare inte inkluderas i dessa siffror som gäller personer skadade i trafikolyckor. Det gäller här människor, främst gamla, som ramlar omkull och skadar sig. I Sverige sker 25 000 sådana olyckor

per år. Om man tog med den gruppen i statistiken skulle alltså antalet olyckor bli högre. Kommunförbundet arbetar intensivt med att föra ut dessa kunskaper till kommunerna just för att påverka gatukontoren och hålla uppe intresset för att klara av underhållsfrågorna. Vi har t.ex. i dagarna fått fram en videofilm som skall visa de gamlas och handikappades problem under vintern.

## Frågeområdet forsknings- och utvecklingsverksamhet

*Görel Bohlin (m):* Jag skulle vilja ställa en fråga som har anknytning till föregående område, men som gäller utgångspunkter för vilka slutsatser man kan dra.

Vilken är polisens uppfattning om hur cyklisterna följer trafikreglerna? Vad säger statistiken? Kanske någon från försäkringsbranschen kan svara på det. När en bil och en cyklist är inblandade i en olycka blir bilisten ansvarig på ett annat sätt. Frågan är om man vänder sig till fel grupp med information. Man behöver kanske informera cyklisterna, cykelorganisationerna, mera, i varje fall i vissa tätorter.

En företeelse som vi på senare tid har rört oss med ganska mycket är samhällsekonomiska marginalkostnadsberäkningar. Det är framför allt VTI och TFB som använder sig av sådana. Vilka värden använder man i de samhällsekonomiska marginalkostnadsberäkningarna?

*Roy Ottosson (mp):* När det gäller forskning och utveckling finns det starka krav från miljösidan på att man skall få ned bilarnas bensinförbrukning. Det leder till att man måste få fram lättare bilar, vilket leder till att bilarna inte blir lika trafiksäkra, enligt den statistik vi har. Hur är det med forskning och utveckling på detta område? Kan vi förvänta oss att få fram en helt säker bil som också är lätt, om vi nu är beredda att betala lika mycket som för en större bil, för att på det sättet kunna få ned bensinförbrukningen till hälften eller mindre?

*Lars Bergfalk, VV:* Det är riktigt att vi använder samhällsekonomiska värderingar i våra underhållskalkyler och investeringskalkyler. I de gamla kalkylerna räknade vi med ungefär 4 milj.kr. för en dödsolycka. Detta belopp är nu uppräknat. I dag värderas en dödsolycka till omkring 7 milj.kr. Genomsnittet för en polisrapporterad olycka — det är alltså en liten del av alla olyckor som inträffar som rapporteras till polisen — ligger runt 400 000 kr.

*Görel Bohlin (m):* Man använder dessa samhällsekonomiska marginalkostnadsberäkningar för att beräkna hur mycket bilismen kostar samhället. Är ni engagerade i detta också?

*Lars Bergfalk, VV:* De kalkyler som görs baseras på en sammanvägning av vårdkostnader, produktionsbortfall och även ett påslag — det är ju svårt att värdera människors lidande.

*Hugo Mellander, Bilindustriföreningen (Volvo Personvagnar AB):* Naturlagar styr detta med krocksäkerhet, och dem kan vi tyvärr inte påverka. Vi var inne på att lastbilar är aggressiva mot andra trafikanter. Samma problem gäller naturligtvis här — en mindre, lätt bil kommer i ett sämre läge mot en större.

Vad som är positivt är att vi har en utveckling på skyddssystemsida. Våra skyddssystem blir bättre och bättre, t.ex. bälten som sträcks vid behov, luftkuddeteknik. Vi får ett bättre inre skyddssystem. Förmodligen kommer vi också att få se en utveckling mot mer intelligenta material med större hållfasthet. Där kan vi också se en positiv utveckling. Men det finns alltså naturlagar som styr detta.

*Lars-Gunnar Tannerfors, SVF:* Svenska vägföreningen kan leverera material både när det gäller utgifter och inkomster från vägtrafiken och den samhällsekonomiska diskussion som förs.

*Ove Karlsson (s):* Lägg det ned alltför mycket resurser på den tekniska forskningen, t.ex. om bilens utveckling, i stället för på beteendeforskning om fordonsförarens beteende i trafiken och, som en följd av det, vilken betydelse föraren har när det gäller trafikrytmen?

*Monica Sundström, VTI:* Vi kan inte säga att det läggs för mycket resurser på fordonsforskningen. Som har sagts här tidigare är det naturligtvis viktigt för säkerheten att man fortsätter utveckla fordonen. Däremot kan vi säga att vi tycker att det läggs för litet resurser på beteendeforskning.

*Kåre Rumar, VTI:* Vi har hela tiden varit inne på detta med attityder. Vi har talat om de tre komponenterna — fordonet, vägen och föraren. Föraren använder det fordon han har och den väg han har tillgång till på det sätt som passar honom bäst. Detta gör han kanske inte i första hand i relation till sin syn, kunskap och förmåga. Det har snarare att göra med om han betraktar transporten som sport eller som transport. Det handlar här om beteendenaspekten, om vi kan påverka förarna att använda det vi ger dem, vare sig det är dubbdäck, vägbelysning eller antilåsbromsar, till att öka säkerheten och inte hastigheten. På det området har vi en bristande kunskap. Det saknas oerhört mycket beteendeforskning.

*Viola Claesson (vpk):* Det borde finnas möjligheter att utveckla skyddet för de oskyddade trafikanterna genom attitydpåverkan. Det borde man kunna göra regelvägen och på så sätt förändra vissa attityder. Man kan säga att djungelns lag råder, utifrån den olycksfallsstatistik som vi har sett här i dag. Det är den starke som har företräde i trafiken. I praktiken fungerar det på det sättet. Borde man inte också fundera på om vägtrafikkungörelsen skulle kunna stärkas, så att cyklister och gående, dvs. de mest oskyddade som vi skall prioritera, också får ett starkare skydd, ett otvetydigt skydd gentemot andra i trafiken?

*Anders Castberger (fp):* Vi har ju infört regler om obligatoriska bilbälten, halvjus, strålkastartorkare osv., vilket har fått positiva effekter. Vilken åtgärd, bland allt som i dag finns utvecklat eller borde utvecklas när det gäller personbilar, kan ge den största trafiksäkerhetsnyttan, om vi här i riksdagen bestämmer oss för att införa ett obligatorium?

*Jan Hagberg, TSV:* Dagens vägtrafikkungörelse stammar från år 1906. Då kom de äldsta bestämmelserna. Det är stavningen man har ändrat. Vägtrafikkungörelsen är skriven för bilismen, på de hårda trafikanternas villkor. Det har vi också uppmärksammat.

För några år sedan gjorde vi en genomgripande översyn av vägtrafikkungörelsen och föreslog att man skulle utmönstra icke trafiksäkerhetsmässiga bestämmelser och att man framför allt skulle göra en anpassning till de oskyddade trafikanterna, så att deras villkor kunde slå igenom. Vi fick efter många turer igenom en del av förslagen. Motståndet var hårt. Faktum kvarstår emellertid att vi måste försöka modifiera regelsystemet så att det blir rättvist för alla trafikantgrupper, inkl. de oskyddade. Där delar vi Viola Claessons uppfattning.

*Lars Eggertz, TSV:* När det gäller Görel Bohlins (m) fråga om cyklister vill jag säga att jag inte har sett några undersökningar som tyder på att moralen skulle vara bättre i andra trafikantkategorier än hos bilisterna. Jag tror att den är låg på alla håll, även om effekten av den dåliga moralen blir allvarligast när det gäller bilisterna.

*Hugo Mellander, Bilindustriföreningen (Volvo Personvagnar AB):* Det ställdes en fråga om vilka åtgärder som kommer att betyda mest i framtiden. Jag vill peka på främst de olycksförebyggande åtgärder som man arbetar mycket med i dag inom Prometheus- och Drive-projekten. Genom mikroelektronik, mikrodatorteknik och informationsteknik kommer man att få helt unika möjligheter till kommunikation mellan fordonet och omgivningen och kanske också på så sätt kunna hjälpa och understödja föraren i en paniksituation. I fråga om krockssäkerhet, alltså när olyckan väl är ett faktum, tror jag att skydd inom sidokollisionsområdet kommer att bli nästa steg.

*Görel Bohlin (m):* Jag tror att det finns en bristande samstämmighet mellan cyklisternas inblandning i trafikolyckor och den skuldfråga som man sedan för in i statistiken.

*Christina Salomonson, Cykelfrämjandet:* Trafikmoralen i dag är över huvud taget mycket dålig. Även cyklisterna bidrar till det. Jag tänker inte försvara de cyklister som inte följer regler. Men jag måste få säga en sak till i detta sammanhang: Jag tycker att vi har hoppat över avsnittet om oskyddade trafikanter i dag. Det blev litet sagt på den punkten. En förklaring till att cyklister inte alltid följer regler är att cyklister och andra oskyddade trafikanter i dag är mycket utsatta i hela trafiksituationen. Jag hoppas att vi vid ett annat tillfälle får möjlighet att ta upp frågan om de oskyddade trafikanterna mera. Vi är bl.a. ute

efter mer separering och att få ner hastigheterna på vissa ställen. Sedan kan vi återkomma till diskussionen om att bryta lagar. Självfallet skall inte heller vi cyklister göra det.

*Anders Englund, FSAB:* Tyvärr har försäkringsbranschen mycket mager statistik när det gäller olyckor med cyklister. Vår statistik omfattar antalet skadefall och därvid dödade och skadade personer. Vill man ha en mer detaljerad information får man lov att gå ut på de enskilda bolagen. Jag är dock rädd för att man inte ens där kan svara på Görel Bohlins (m) fråga.

Anders Castberger (fp) ställde en fråga om åtgärder på fordon. Inom försäkringsbranschen har vi nyligen tagit fram en sammanställning av vad som har hänt beträffande högt placerade extra bromsljus. Vid 1980-talets början gjordes i Amerika tre av varandra oberoende undersökningar som visade att en sådan åtgärd hade haft god effekt. År 1983 infördes lagstiftning i USA fr.o.m. 1986 års bilmodeller. Vi har i samtliga nordiska länder gjort en studie av kostnad/nytta. Den har överlämnats till Nordiska rådet och berörda departement. Den visar att detta är en för alla parter lönsam åtgärd. Utvärderingen av denna åtgärd i Amerika visar att upphinnandeolyckorna har minskat med 17 %. Detta är en olyckstyp som har ökat i Sverige under senare år. TSV har ett färdigt förslag. Det är bara att besluta.

## Avslutning

*Bertil Lindberg, HCK (RTP):* I det som har kommit fram under utfrågningen är det en kategori som över huvud taget inte nämns. Det är offren för en ofullständig trafikpolitik. Det är dem jag företräder. Det vore intressant om man också ville ägna den sidan av saken intresse. Vårt samhälle är så uppbyggt att vi bara diskuterar en sektor i taget. Vi är inte särskilt bra på att ta ett bredare grepp om problemen. Det kanske vore bra om trafikutskottet ville kommunicera med de andra utskotten i riksdagen som har att ta ansvar för de människor som det inte går riktigt bra för i trafiken. Vi har — och jag tänker då främst på Riksförbundet för trafik- och polioskadade — erbjudit det allmänna att se våra medlemmar inte bara som offer och en kostnad för samhället utan också som en resurs. Här finns personer som kan medverka i trafiksäkerhetsarbetet, där man talar av egen erfarenhet. Man talar om vad det skulle ha inneburit ifall man själv hade varit nykter eller om den förare som körde på en hade varit nykter eller om man hade hållit 90 km/tim och inte 110 km/tim. Dessa erfarenheter finns hos våra medlemmar, och vi ställer dessa erfarenheter till samhällets förfogande.

*Ingvar Edin, DHR:* Bilen är många gånger våra ben. Den är ett mycket viktigt hjälpmedel, lika viktigt som rullstolen. Därför värnar vi mycket om framkomligheten också för bilar. Här uppstår problem. Rörelsehindrade utestängs från områden där man vill ha bilfritt för att få en

säkrare trafikmiljö. Detta är en konflikt i sig. Man bör studera hur man skall skapa framkomlighet och tillgänglighet för dem som har funktionshinder.

Vi vill understryka att man — när det gäller de oskyddade trafikanterna — behöver göra en översyn av övergångsställena. Det behövs säkrare övergångsställen, som är användbara också för synskadade och för personer som använder rullstol. Det finns exempel på bra modellösningar som man borde sprida mera kännedom om. Det behövs alltså en satsning på bättre övergångsställen.

*Ville Nilson, HCK (NHR):* Jag vill fästa uppmärksamheten på färdtjänsten och dess arbete. Vi som sitter i rullstol transporteras med färdtjänstbussar. Ibland blir det taxi. Tidigare har skyddet av oss varit mycket dåligt, men det har förbättrats undan för undan. Ännu återstår dock mycket att göra. Rullstolar är inte lämpade att sätta fast i bilar, såsom de är utformade. Det hänger mycket på de krav vi har på rullstolarna. Vi som sitter i rullstol har våra krav, som inte alltid stämmer överens med de krav som ställs när man skall sätta fast rullstolen i ett annat fordon. Nu pågår ett mycket viktigt standardiseringsarbete som så småningom kommer att ge resultat. Men det kommer att dröja ganska länge innan det slår igenom.

För närvarande tenderar antalet människor i rullstol som transporteras till olika ställen att öka, beroende på att många gamla, sjuka, vårdas hemma. De transporteras fram och tillbaka till sjukhus och vårdinrättningar. De måste bäras i trappor. Detta är ett stort problem för de företag som har tagit som uppgift att transportera rullstolsbundna, och det kan inte lösas utan allmän medverkan när det gäller konstruktion av bostäder osv. För närvarande är det många av dem som arbetar med detta som får dåliga ryggar. För oss handikappade är det också viktigt att vi kan transporteras säkert.

*Ordföranden Birger Rosqvist* avslutade utfrågningen med att bl.a. framhålla angelägenheten av att man från olika håll bidrar till att minska antalet trafikolyckor och till att lindra konsekvenserna av dem som inträffar samt framförde utskottets tack för de lämnade synpunkterna på trafiksäkerhet på väg.

Deltagare i trafikutskottets utfrågning om  
trafiksäkerhet på väg den 14 november 1989

**Kommunikationsdepartementet**

Rättschefen Peter Löfmarck  
Departementsrådet Hjalmar Strömberg  
Departementsrådet Claes Tjäder

**Socialstyrelsen (SoS)**

Överdirektören Carl-Anders Ifvarsson  
Byrådirektören Karin Mellinder  
Föredragande läkaren Kjell Roos

**Vägverket (VV)**

Generaldirektören Per-Anders Örtendahl  
Teknische direktören Lars Bergfalk  
Direktören Bengt-Göran Jönsson

**Trafiksäkerhetsverket (TSV)**

Generaldirektören Lars Eggertz  
Planeringschefen Jan Hagberg  
Forskningschefen Hans Molin

**Transportforskningsberedningen (TFB)**

Avdelningsdirektören Per-Olov Roosmark

**Statens väg och trafikinstitut (VTI)**

Generaldirektören Monica Sundström  
Professorn Kåre Rumar  
Forskningsledaren Göran Nilsson

**Skolöverstyrelsen (SÖ)**

Undervisningsrådet Hans Hamber

**Plan- och bostadsverket (Boverket)**

Generaldirektören Gösta Blücher  
Experten Torsten Davidsson  
Experten Ove Eriksson

**Rikspolisstyrelsen (RPS)**

Polisöverdirektören Ulf Waldau  
Polisintendenten Håkan Jaldung

**Tekniska högskolan i Stockholm (KTH)**

*Institutionen för trafikplanering*

Professorn Åke Claesson  
Högskolelektorn Per Gårder

Uppsala universitet

1989/90:TU9  
Underbilaga 1

*Psykologiska institutionen*

Professorn Berndt Brehmer

Fil. dr. Lars Åberg

### **Handikappförbundens Centralkommitté (HCK)**

Bertil Lindberg, Riksförbundet för Trafik- och Polioskadade (RTP)

Ville Nilsson, Neorologiskt Handikappades Riksförbund (NHR)

### **De Handikappades Riksförbund (DHR)**

Förbundsordföranden Kerstin Denkert

Förbundssekreteraren Ingvar Edin

### **Svenska kommunförbundet**

Civilingenjören Valter Brandberg

### **Landstingsförbundet**

Avdelningschefen Sven Inge Nylund

Förste sekreteraren Stig Wintzer

### **Svenska Vägföreningen (SVF)**

Vice ordföranden Bo Lundgren, Motormännens Riksförbund (M)

Jan Johannisson, Svenska Åkeriförbundet

Benny Ruus, Motorförarnas Helnykterhetsförbund (MHF)

Verkställande direktören Lars-Gunnar Tannerfors

### **Nationalföreningen för Trafiksäkerhetens främjande (NTF)**

Verkställande direktören Lennart Fogel

### **AB Svensk Bilprovning (ASB)**

Verkställande direktören Kurt Hugosson

Vice verkställande direktören Erik Hibe

### **Bilindustriföreningen**

Verkställande direktören Jonas Gawell

Rune Fritzby, Volvo Personvagnar AB

Bengt Landin, Saab-Scania AB, personbilsdivisionen

Hugo Mellander, Volvo Personvagnar AB

Eric Thoms, Saab-Scania AB, Scaniadivisionen

### **Cykelfrämjandet**

Generalsekreteraren Christina Salomonsson

### **Försäkringsbranschens Service AB (FSAB)**

Fil. dr. Anders Englund

Bengt Hopstadius, Skandia-koncernen



**Riksförbundet Hem och Skola (RHS)**  
Styrelseledamoten Gunnar Hultquist  
Förbundssekreteraren Bengt Andersson

1989/90:TU9  
Underbilaga 1

**Svenska Lokaltrafikföreningen (SLTF)**  
Verkställande direktören Olof Nordell

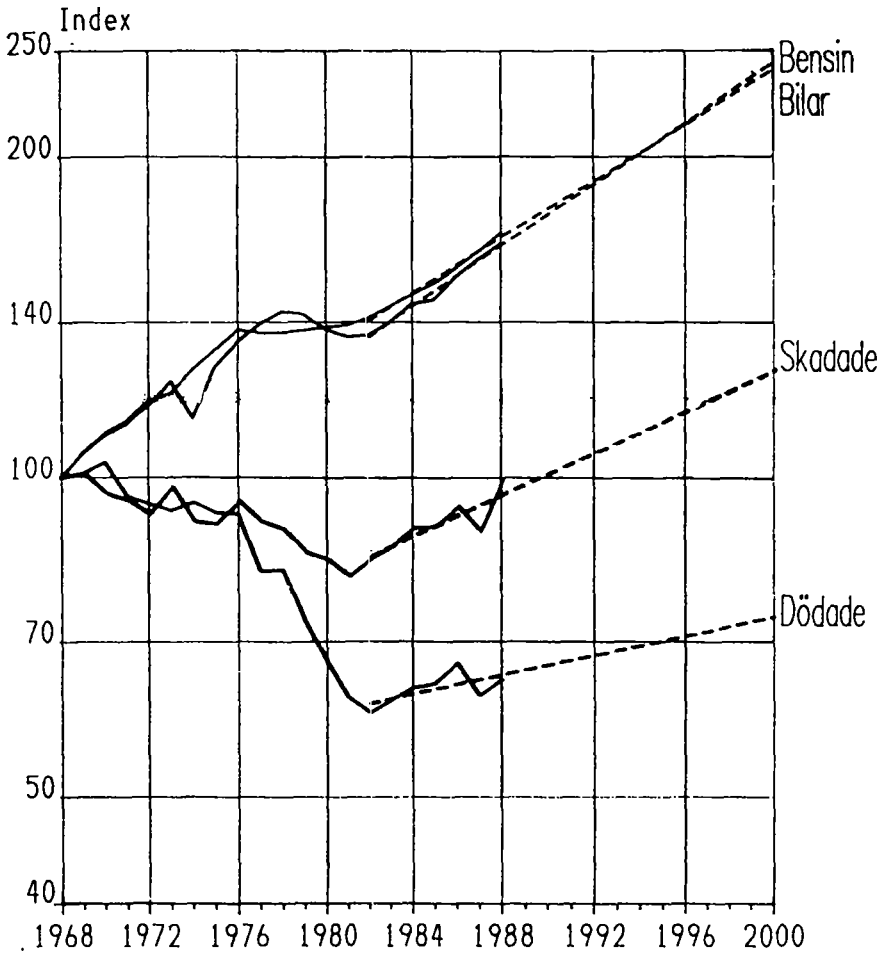
**Svenska Transportarbetareförbundet**  
Förbundsordföranden Johnny Grönberg

**Svensk Trafikmedicinsk Förening (STMF)**  
Ordföranden Axel Engström  
Styrelseledamoten Anitha Jabin

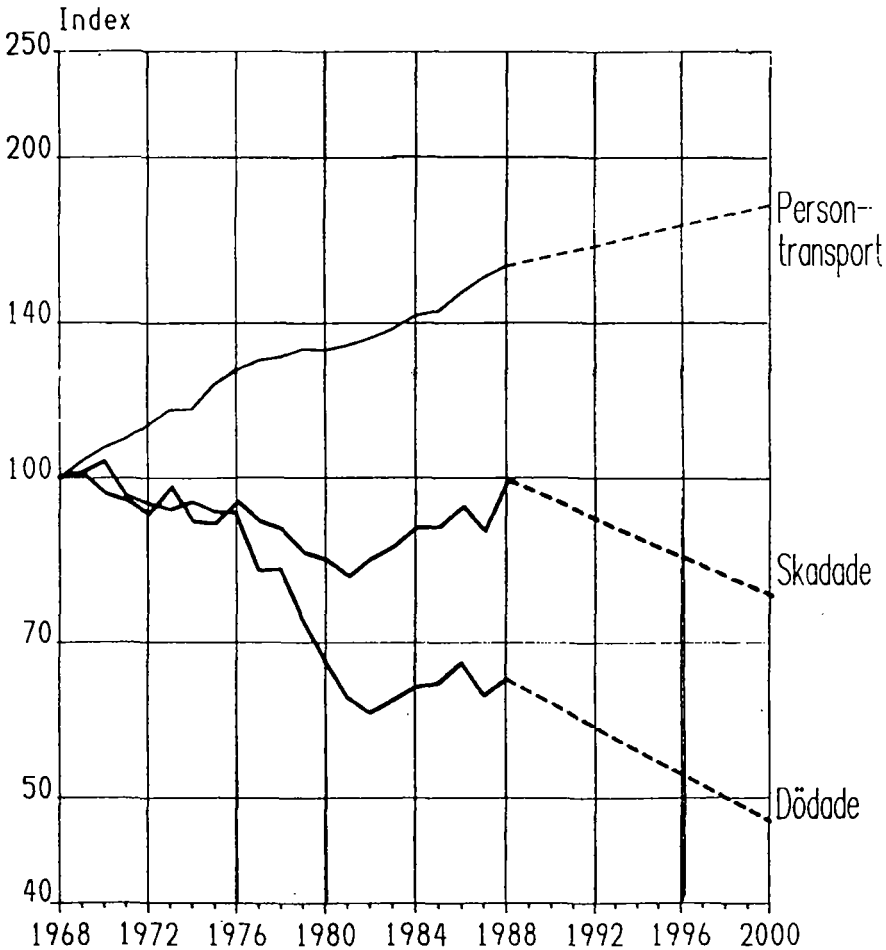
**Sveriges Motorcyklisters Centralorganisation (SMC)**  
Ordföranden Mikael Branting  
Informationssekreteraren Lennart Sohlberg  
Kanslichefen Stig Björk

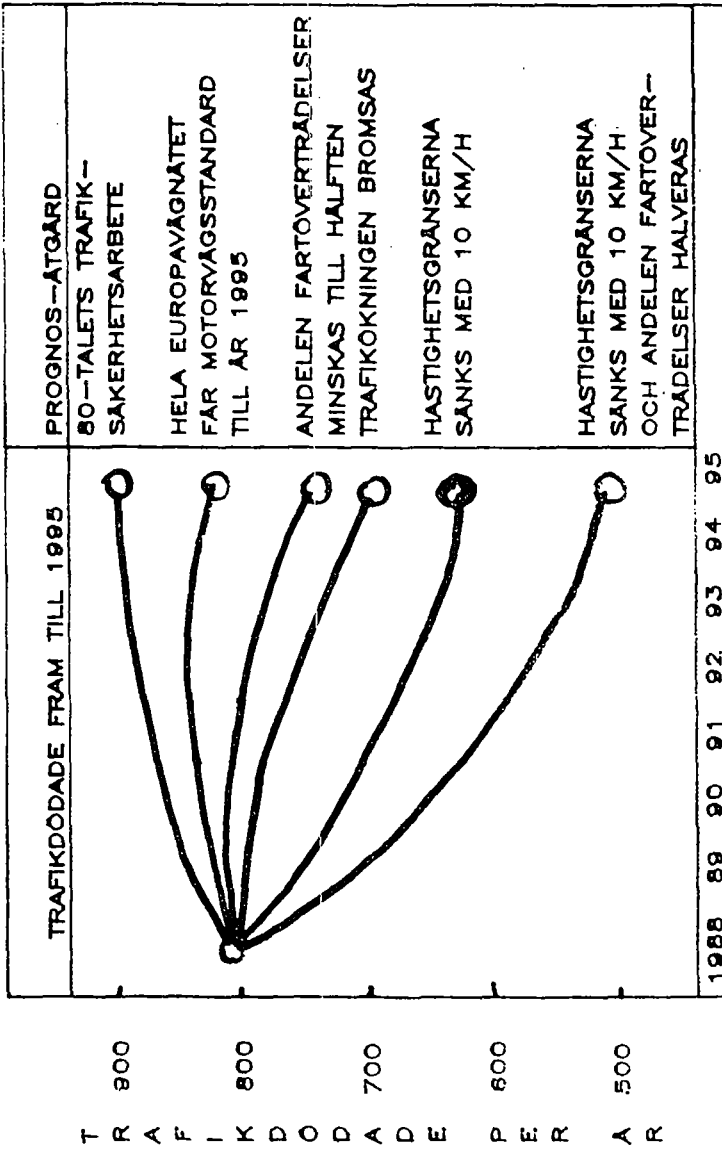
**Sveriges Trafikskolors Riksförbund (STR)**  
Förbundsordföranden Sigvard Lindberg  
Kanslichefen Hans-Christian Agerman

Dödade resp skadade i vägtrafikolyckor, bilar i trafik och bensinleverenser åren 1968-1988 samt framskrivning till 2000 mha linjär regression från 1982.



Dödade resp skadade i vägtrafikolyckor samt persontransportarbete åren 1968–1988. Prognos av persontransporter (TPR) samt ts-målen av dödade resp skadade personer till år 2000 (streckade linjer)





## Innehållsförteckning

Sammanfattning .....	1
Motionerna .....	1
Offentlig utfrågning .....	7
Utskottet .....	7
1 Inledning .....	7
2 Övergripande mål för trafiksäkerhetsarbetet m.m. ....	10
2.1 Mål för trafiksäkerhetsarbetet m.m. ....	10
2.2 Den "mänskliga faktorns" betydelse för trafiksäkerheten .....	10
2.3 Åtgärder mot trafikens skadeverkningar genom utsläpp av koldioxid .....	11
2.4 Jämnare trafikrytm för att minska skadliga avgasutsläpp .....	12
3 Hastighetsgränser m.m. ....	13
3.1 Gällande bestämmelser m.m. ....	13
3.2 Översyn av hastighetsgränser, m.m. ....	14
3.2.1 Hastighetsgränser av miljöskäl genom TSV ...	14
3.2.2 Allmän översyn av hastighetsgränserna .....	16
3.3 Ändringar av hastighetsgränser .....	16
3.4 Hastighetsgräns för tung lastbil .....	17
3.5 Hastighetsgräns för bil med husvagn .....	17
3.6 Befogenhet för länsstyrelse att föreskriva hastighetsgränser utan lokal begränsning .....	18
3.7 Utsträckning av kommunens befogenhet att föreskriva hastighetsbegränsningar .....	18
4 Åtgärder mot hastighetsöverträdelser .....	19
4.1 Massiva informationsinsatser .....	19
4.2 Skärpning av påföljderna .....	19
4.3 Användningen av påföljden återkallelse av körkort ...	21
5 Övriga vägtrafikfrågor m.m. ....	22
5.1 Säkerheten för gående på obehävat övergångsställe ...	22
5.2 Ansvar för gångbanerenhållningen .....	23
5.3 Information om problem i trafiken för äldre och synskadade gångtrafikanter .....	24
5.4 Väjningsplikt för cyklande till förmån för gående ...	24
5.5 Tillämpningen av "högerregeln" till förmån för cyklande .....	25
5.6 Transport av barn stående i skolbussar .....	25
5.7 Förbud att köra om stillastående skolskjuts, m.m. ...	26
5.8 Högersväng i korsning med rött ljus .....	27
5.9 Rätten att färdas på väggenen .....	28
5.10 Rätten att medge biltrafik i kollektivtrafikfiler ...	28

<b>6 Frågor om kontrollbesiktningen m.m.</b> .....	29	1989/90:TU9
6.1 Behovet av kontrollbesiktningar .....	30	
6.2 Tidsintervallen för kontrollbesiktningarna för vanliga personbilar .....	31	
6.3 Kontrollbesiktningensintervall för lastbilar .....	31	
6.4 Tidsintervall mellan kontrollbesiktningarna av historiska motorfordon .....	32	
6.5 Organ för fordonsbesiktningar .....	32	
6.6 Förläggning av bilprovningsstationer, m.m. ....	33	
6.7 Avgift för kontrollbesiktning i vissa fall .....	34	
<b>7 Krav på utrustning i fordonen m.m.</b> .....	35	
7.1 Bilavgaskraven får inte hindra utveckling av tekniken för avgasrening .....	35	
7.2 Undantag från krav på besiktning vid ändring från motorgasdrift till bensindrifft .....	36	
7.3 Låsningsfria bromsar .....	37	
7.4 Stänklappar .....	37	
7.5 Luftkuddar (air bags) som skydd för förarna i personbilar .....	38	
7.6 Vissa reflexanordningar på baksidan på tunga motorfordon och efterfordon till sådana .....	39	
7.7 Lyktor som visar lastbilars hastighet .....	40	
7.8 Mönsterdjup på bildäck .....	41	
<b>8 Körkortsfrågor</b> .....	41	
Medicinska körkortskrav för diabetiker .....	41	
<b>9 Vägmärkesfrågor</b> .....	42	
Skyltning vid vägar .....	42	
<b>10 Hemställan</b> .....	43	
<b>Reservationer</b> .....	47	
<b>Särskilda yttranden</b> .....	61	
<b>Bilaga (Offentlig utfrågning)</b> .....	63	