

**Nr 8****Trafikutskottets betänkande i anledning av motioner rörande trafiksäkerheten m. m.****Motionerna**

I motionen 1971: 144 av herr Hedlund m. fl. har hemställts att riksdagen måtte i skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla om att ett program med riktlinjer för en så långt möjligt olycksfri trafik föreläggs riksdagen.

I motionen 1971: 393 av herr Bohman m. fl. har yrkats att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t måtte hemställa att en förutsättningslös utredning tillsättes om trafiksäkerhetens organisation i syfte att nå största möjliga effekt och samordning på trafiksäkerhetsområdet, att den pågående utredningen om trafikolycksfallsstatistiken snarast framlägger förslag om en mera differentierad statistik och undersöker möjligheten att upprätta en databank med relevanta uppgifter om inträffade trafikolyckor, att Kungl. Maj:t måtte överväga att delegera beslutanderätten om den övre hastighetsgränsen till länsstyrelserna, att halvljus på motorfordon blir obligatoriskt åtminstone under vinterhalvåret, att en gallring i skogen av trafikskyltar måtte eftersträvas, att propagandan om säkerhetsbälten och reflexband intensifieras, att vad i denna motion anförts om trafiksäkerheten vid skolskjutsning måtte beaktas, att i övrigt beakta vad i denna motion anförts för att förbättra trafiksäkerheten.

I motionen 1971: 400 av herr Helén m. fl. har hemställts att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t anhåller om en parlamentarisk utredning som får till uppgift att utarbeta ett program innehållande mål, resurser, metoder och tidsplan för en samordnad satsning i syfte att som ett första mål åstadkomma en minskning av trafikolyckorna med minst 50 %.

I motionen 1971: 938 av fru Jonäng och herr Eriksson i Bäckmora har hemställts att riksdagen måtte i skrivelse till Kungl. Maj:t 1. kräva en intensifierad trafiksäkerhetspropaganda på i motionen anförda grunder, samt 2. anhålla om att riksdagen föreläggs ett program för en i möjligaste mån olycksfri trafik med en minskning av trafikolyckorna med minst 50 procent fram till mitten av 1970-talet.

I motionen 1971: 204 av herr Hjorth och fru Thunvall har hemställts att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t anhåller om förslag om 1. bestämmelser att motorfordon skall utrustas för automatisk släckning av

extra ljus vid avbländning till halvljus; 2. bestämmelser om förbud mot omkörning av stillastående skolbussar och motsvarande; 3. föreskrifter om att skolfordon skall förses med särskilda varningsljus; 4. åtgärder för att öka användningen av reflexer för gående; 5. bestämmelser om att bilar obligatoriskt skall utrustas med säkerhetsbälten av rulltyp; samt att vad som i övrigt framhålles i motionen måtte beaktas i det fortsatta trafiksäkerhetsarbetet.

I motionen 1971: 403 av herrar Nelander och Petersson i Röstånga har hemställts att riksdagen hos Kungl. Maj:t anhåller om utredning och förslag beträffande införande av en bestämmelse om förbud för motorfordon att passera skolskjuts som stannat på vägbanan för av- eller påstigning.

I motionen 1971: 255 av herr Lindahl har hemställts att riksdagen måtte ge Kungl. Maj:t i uppdrag att förbereda en ändring i VTF så att förbud mot omkörning av stillastående skolskjuts i trafik kan införas.

I motionen 1971: 409 av herr Stålhammar m. fl. har hemställts att riksdagen hos Kungl. Maj:t anhåller att Kungl. Maj:t måtte 1. utfärda bestämmelser som ålägger kommunerna att inrätta trafiksäkra väntplatser för eleverna i samband med skolskjutsar, 2. ge kommunerna anvisningar på olika möjligheter att anordna trafiksäkra vänt- och hållplatser vid äldre skolor, 3. uppdraga åt länskolnämnden och länsstyrelsen att årligen inspektera säkerheten i samband med skolbarnstransporter, 4. intensiviera arbetet på att utveckla en effektiv markering av skolskjutsar, 5. rekommendera kommunerna att samråda med skolskjuts-entreprenörerna om säkerhetsbestämmelser och ordningsföreskrifter vid skolskjutsar, 6. påpeka för kommunerna behovet av samordning mellan skolskjutsar och allmänna kollektiva transportmedel.

I motionen 1971: 916 av herr förste vice talmannen Bengtson m. fl. har hemställts att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t anhåller om utfärdande av föreskrifter om obligatorisk undervisning vid körskolorna om alkoholens inverkan vid framförandet av motorfordon.

I motionen 1971: 939 av herr Komstedt m. fl. har hemställts I. att riksdagen måtte besluta om obligatorisk utrustning för spolning av strålkastare på alla fordon som typbesiktigas efter den 1 januari 1973, II. att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t måtte anhålla att statens trafiksäkerhetsverk får i uppdrag att a. utreda förutsättningarna för en förbättrad markering av vägbanan, b. medverka till en utökad forskning angående bilarnas ljusutrustning.

I motionen 1971: 956 av herrar Polstam och Glimnér har hemställts att riksdagen måtte besluta om sådan ändring av vägtrafikförordningen i vad avser fordons utrustning och besiktning a) att registrerad bil skall

vara utrustad med fungerande vindrutespolare, samt b) att dim- och fjärrljus, som monteras på registrerad bil, skall kopplas så att de automatiskt släcks vid omkoppling till halvljus.

I motionen 1971: 957 av herr Polstam m. fl. har yrkats att riksdagen beslutar att hos Kungl. Maj:t hemställa om utfärdande av sådana bestämmelser att nuvarande hinder för avläggande av prov för körkort med automatväxlad bil undanröjs.

I motionen 1971: 394 av herr Eriksson i Arvika m. fl. har hemställts att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t begär att bestämmelser införes innebärande skyldighet för gångtrafikanter att vid färd i mörker bära reflexanordningar eller lykta, samt att riksdagen uppdrar åt vederbörande utskott att utforma erforderlig lagtext.

I motionen 1971: 961 av fru Sundberg har hemställts att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t måtte uttala angelägenheten av tydligt markerad belysning vid övergångsställen för gående.

I motionen 1971: 972 av herr Zachrisson m. fl. har hemställts att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t ger till känna vad som anförs i motionen beträffande trafikföreskrifter.

I motionen 1971: 202 av herrar Bengtsson i Landskrona och Henningsson har yrkats att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t hemställer om sådana ändringar och tillägg i vägtrafikförordningen att större hänsyn tages till lokala myndigheters synpunkter på och önskemål om högre eller lägre hastighet än 50 kilometer i timmen inom tätbebyggt område.

I motionen 1971: 500 av herr Persson i Heden m. fl. har hemställts att riksdagen måtte i skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla dels att hastighetsbegränsning till 90 km/tim. skall anges med förbudsmärke endast där annan högre hastighetsbegränsning upphör och att övergång från annan lägre hastighetsgräns till hastighetsgränsen 90 km/tim. skall utmärkas med märket 170 Hastighetsbegränsning upphör, dels att Sverige verkar för att motsvarande ändring kommer till stånd i fråga om 1968 års internationella konvention om vägmärken.

### Utskottet

I motionen 1971: 144 har hemställts att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t anhåller om att ett *program* med riktlinjer för en så långt möjligt *olycksfri trafik* föreläggs riksdagen. I motionen 1971: 393 har, såvitt nu är i fråga, hemställts att en förutsättningslös *utredning* tillsätts om *trafiksäkerhetens organisation* i syfte att nå största möjliga effekt och samordning på trafiksäkerhetsområdet. Vidare har i motionen 1971: 400

anhållits om *en parlamentarisk utredning* med uppgift att utarbeta ett program för en samordnad satsning i syfte att som ett första mål åstadkomma en minskning av trafikolyckorna med minst 50 %. I motionen 1971: 938 har hemställts att riksdagen föreläggs ett *program* för en i möjligaste mån *olycksfri trafik* med en minskning av trafikolyckorna med minst 50 % fram till mitten av 1970-talet. Vidare har i motionen upptagits krav på en intensifierad trafiksäkerhetspropaganda. Yrkanden av liknande innebörd har också ställts i motionerna 1971: 393 och 1971: 204.

Utskottet vill i anledning av förevarande motioner erinra om att trafiksäkerhetsfrågorna ingående behandlats av riksdagen senast år 1970. Det har därvid av statsutskottet (utlåtande nr 6) framhållits det angelägna i att man söker få ett mer samlat grepp på trafiksäkerhetsfrågorna. Inrättandet fr. o. m. den 1 januari 1968 av trafiksäkerhetsverket syftade bl. a. härtill. Statsutskottet redovisade också i sitt utlåtande en rad åtgärder som vidtagits eller planerats i samma syfte samt hänvisade till pågående utrednings- och undersökningsverksamhet på trafiksäkerhetsområdet.

Trafikutskottet vill för sin del även erinra om de åtgärder som vidtagits i fråga om samordning av transportforskningen. I sitt betänkande nr 7 har utskottet behandlat Kungl. Maj:ts förslag om inrättandet av en transportforskningsdelegation, ett statens väg- och trafikinstitut samt en professur i trafiksäkerhet. Genomförandet av förslaget torde skapa bättre förutsättningar för inte minst trafiksäkerhetsarbetets ändamålsenliga bedrivande.

I likhet med statsutskottet vill även trafikutskottet vidare erinra om att — som ett led i samordningen av trafiksäkerhetsarbetet — vid trafiksäkerhetsverket bildats en planeringsnämnd med representanter för de statliga myndigheter som arbetar med arbetarskydd, bebyggelseplanering, väghållning, skolväsende, trafikövervakning, fordonskontroll, trafikreglering, förarutbildning, information, sjukvård, forskning, materialprovning, miljövärd och försvar samt representanter för landstings- och kommunförbunden och AB Svensk bilprovning. Nämnden har i ett gemensamt arbetsprogram redovisat de nya åtgärder för ökad trafiksäkerhet som de medverkande myndigheterna samt vissa andra myndigheter och organisationer avser att genomföra eller initiera under tiden den 1 juli 1970—30 juni 1972. Vidare har inhämtats uppgifter rörande de frågor som är föremål för utredningar inom olika departement. Programmet omfattar elva olika arbetsområden och avser åtgärder med sikte på trafikanten, fordonet och vägen (gatan) samt berör vidare rättsregler av olika slag, trafikövervakning och trafikdirigering samt beredskap för att ta hand om dem som skadas i trafiken jämte undersökning och forskning samt organisation av trafiksäkerhetsarbetet m. m.

Utskottet vill i likhet med motionärerna understryka trafiksäkerhets-

frågornas utomordentliga vikt. Vidare finner utskottet det angeläget att arbetet inom förutnämnda planeringsnämnd intensifieras och att även i övrigt åtgärder vidtas i syfte att erhålla ett samlat grepp på trafiksäkerhetsarbetet. Ökade medel måste också framdeles ställas till förfogande. Med hänsyn till det anförda synes någon särskild framställning från riksdagens sida ej erforderlig. Utskottet avstyrker följaktligen motionerna 1971: 144, 1971: 400, 1971: 938 samt motionerna 1971: 393 och 1971: 204 i nu berörda delar.

I motionen 1971: 393 har yrkats att den pågående utredningen om *trafikolycksstatistiken* snarast framlägger förslag om en mer differentierad statistik och undersöker möjligheten att upprätta en databank med relevanta uppgifter om inträffade trafikolyckor. Utskottet förutsätter emellertid att utredningen — som enligt vad utskottet erfarit f. n. arbetar intensivt och har tillförts betydande resurser — kommer att behandla de spörsmål som tagits upp i motionen. Vidare vill utskottet i sammanhanget erinra om den av statsmakterna redan beslutade integreringen av de nya centrala bil- och körkortregistren. Motionen avstyrks således i denna del.

I samma motion har även yrkats att Kungl. Maj:t måtte överväga att delegera beslutanderätten om den *övre hastighetsgränsen* till länsstyrelserna. I anledning härav vill utskottet framhålla att de i mars 1971 aviserade nya försöken med differentierade hastigheter innebär att hastigheten nu kan höjas på de bästa vägarna och att nuvarande 90 km i timmen kommer att gälla på de vägsträckor som är lämpade för denna hastighet. Syftet med dessa nya normer torde ha varit att få fartgränser som trafikanterna upplever som lämpligt avpassade för trafiken. Härigenom synes motionärernas syfte i huvudsak vara tillgodosett. Med hänsyn härtill och då utskottet inte anser sig kunna tillstyrka att delegera beslutanderätten på det sätt som motionärerna föreslagit avstyrks motionen i denna del.

I motionen 1971: 202 har hemställts om sådana ändringar och tillägg i vägtrafikförordningen att större hänsyn kan tas till lokala myndigheters synpunkter på och önskemål om högre eller lägre *hastighet* än 50 km i timmen *inom tätbebyggt område*. Då det torde få förutsättas att länsstyrelse vid meddelande av föreskrifter om viss färdhastighet regelmässigt inhämtar nödiga upplysningar i ärendet kan utskottet ej finna skäl föreligga att vidta de åtgärder som föreslagits i motionen. Densamma avstyrks därför.

I motionen 1971: 500 har yrkats att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t anhåller dels att hastighetsbegränsning till 90 km i timmen skall anges med *förbudsmärke* endast där annan högre hastighetsbegränsning upphör och att övergång från annan lägre hastighetsgräns till hastig-

hetsgränsen 90 km i timmen skall utmärkas med märket »Hastighetsbegränsning upphör», dels att Sverige verkar för att motsvarande ändring kommer till stånd i fråga om 1968 års internationella konvention om vägmärken.

Som tredje lagutskottet i sitt av 1970 års riksdag godkända utlåtande nr 64 framhållit skulle en ändring av här ifrågasatt slag strida mot den år 1968 antagna FN-konventionen om vägmärken och trafiksignaler. Utskottet underströk också vikten av att vägmärken med samma utseende har samma betydelse oavsett i vilket land vägmärket är uppsatt. I den nu aktuella motionen har även föreslagits att Sverige skall verka för en ändring av konventionen härvidlag.

Trafikutskottet, som delar tredje lagutskottets uppfattning om nödvändigheten av samstämmig internationell praxis på detta område, förutsätter emellertid att denna fråga kommer att uppmärksammas vid det fortlöpande internationella samarbetet på trafikområdet och att om skäl härtill skulle finnas föreliggande ändringar vidtas i konventionen. Utskottet vill även erinra om de nya bestämmelser i fråga om differentierade hastigheter som införts. Syftet med dessa anges vara att de nya hastighetsgränserna skall framstå som naturliga och befogade för trafikanterna. Med hänsyn till det sagda finner utskottet någon särskild framställning i ämnet till Kungl. Maj:t från riksdagens sida f. n. ej erforderlig och avstyrker därför motionen.

I motionen 1971: 393 har yrkats att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t hemställer att en *gallring av trafikskyltar* eftersträvas. I likhet med motionärerna vill utskottet understryka vikten av att viss restriktivitet iakttas vid uppsättandet av trafikskyltar. Utskottet anser sig emellertid kunna utgå från att vägmyndigheterna och de lokala trafiknämnderna i sitt arbete på detta område gör de avväganden som i det enskilda fallet betingas av omständigheterna. Någon särskild åtgärd från riksdagens sida synes därför ej erforderlig varför motionen avstyrks i denna del.

I motionerna 1971: 204 och 1971: 956 har begärts förslag om bestämmelser att motorfordon skall utrustas för *automatisk släckning* av extra ljus vid avbländning till halvljus. Vidare har i motionen 1971: 939 hemställts att statens trafiksäkerhetsverk får i uppdrag att medverka till en utökad forskning angående bilarnas ljusutrustning.

Utskottet delar motionärernas uppfattning att fordonsbelysningen måste förbättras. Likaså anser utskottet det angeläget att tillåtligheten av hjälpljus närmare regleras. Inom trafiksäkerhetsverket har emellertid tillsatts en särskild arbetsgrupp med uppgift att noggrant studera och pröva möjligheter till en förbättrad fordonsbelysning och att framlägga förslag till åtgärder.

Inom arbetsgruppen kommer man enligt vad utskottet erfarit särskilt att beakta problemen med de av motionärerna påtalade tillsatsbelys-

ningarna. Med hänsyn härtill torde någon riksdagens åtgärd i anledning av motionerna inte vara påkallad varför de avstyrks i denna del. Ej heller är utskottet berett att nu tillstyrka yrkandet i motionen 1971: 393 att halvljus på motorfordon blir obligatoriskt åtminstone under vinterhalvåret.

I motionen 1971: 393 har yrkats att propagandan om *säkerhetsbälten och reflexband* intensifieras. I motionen 1971: 204 har hemställts om förslag till dels åtgärder för att öka användningen av reflexer för gående, dels bestämmelser om att bilar obligatoriskt skall utrustas med säkerhetsbälten av rulltyp. Vidare har i motionen 1971: 394 yrkats att bestämmelser införs innebärande skyldighet för gångtrafikanter att vid färd i mörker bära reflexanordningar eller lykta.

I anledning härav vill utskottet framhålla att en arbetsgrupp år 1968 tillsattes inom trafiksäkerhetsverket med uppdrag att utreda de rättsliga och praktiska möjligheterna att föreskriva obligatorisk användning av bl. a. reflexanordning för gående. Arbetsgruppen har i ett år 1969 avgivet utlåtande kommit till den slutsatsen att någon i författning under straffansvar stadgad skyldighet att använda reflexanordning inte bör föreskrivas. Man framhöll dock det synnerligen angelägna i att upplysning och propaganda om reflexanordningarnas betydelse bedrivs på ett så effektivt sätt som möjligt.

Även utskottet vill understryka vikten av att propagandaverksamheten bedrivs med all kraft. I anslutning härtill vill utskottet vidare erinra om att Nordisk vägtrafikkommitté i sitt betänkande med förslag till enhetliga nordiska regler rörande vägtrafikanternas uppträdande i trafiken inte ansett sig kunna förorda att i berörda avseende tvingande bestämmelser införs. Inte heller borde trafikreglerna innehålla bestämmelser som har karaktären av enbart rekommendationer. Utskottet förutsätter för sin del att berörda frågor kommer att prövas i hela sin vidd i samband med att ställning tas till kommitténs slutgiltiga förslag.

Vad beträffar frågan om säkerhetsbälten vill utskottet erinra om att Kungl. Maj:t den 2 april 1971 uppdragit åt statens trafiksäkerhetsverk att utreda frågan om nya bestämmelser om säkerhetsbälten. I en till beslutet fogad promemoria framhålles bl. a. att den låga användningsfrekvensen lett fram till att man undersökt möjligheterna att få fram någon form av automatiskt verkande skyddsanordning. Ansträngningarna bör därför inriktas på att få fram bälten som är enkla att använda. I sammanhanget vill utskottet för övrigt erinra om den omfattande kampanj beträffande säkerhetsbälten som i samverkan mellan trafiksäkerhetsverket, rikspolisstyrelsen och försäkringsbolaget Folksam pågått sedan någon tid.

Med hänsyn till det sagda avstyrker utskottet samtliga motioner i vad de avser särskild skrivelse till Kungl. Maj:t rörande reflexer och säkerhetsbälte.

I motionen 1971:916 har hemställts om utfärdande av föreskrifter om *obligatorisk undervisning* vid trafikskolorna om *alkoholens inverkan* vid framförandet av motorfordon. Vad motionärerna i samband därmed framhållit finner utskottet i och för sig riktigt. Utskottet har dock inte funnit sig kunna förorda införandet av ett obligatorium så länge utbildning i trafikskola inte är obligatorisk. Dock må i sammanhanget erinras om att vid körkortsprovets avläggande även krävs kunskaper om alkoholen inverkan. Under hänvisning bl. a. till det anförda avstyrks motionen i fråga.

I motionen 1971:939 har yrkats att riksdagen måtte besluta om obligatorisk utrustning för *spolning av strålkastare* på alla fordon som typbesiktigas efter den 1 januari 1973. Utskottet vill i anledning härav erinra om att numera införts bestämmelser som föreskriver att alla bilar fr. o. m. 1974 års modeller obligatoriskt skall vara försedda med särskilda anordningar för rengöring av strålkastarna under färd. Utskottet avstyrker därför motionen i denna del.

I nyssnämnda motion har vidare yrkats att statens vägverk får i uppdrag att utreda förutsättningarna för en förbättrad *markering av vägbanan*. Utskottet, som i likhet med motionärerna vill understryka behovet av förbättrad markering, har sig emellertid bekant att såväl vägverket som trafiksäkerhetsverket sedan länge har sin uppmärksamhet riktad på frågan. Utskottet förutsätter också att härav föranledda åtgärder kommer att vidtas varför någon särskild åtgärd från riksdagens sida ej synes erforderlig. Motionen avstyrks följaktligen i denna del.

I motionen 1971:956 har hemställts att riksdagen måtte besluta om sådan ändring av vägtrafikförordningen i vad avser fordons utrustning och besiktning att registrerad bil skall vara utrustad med *fungerande vindrutespolare*. Utskottet delar motionärernas uppfattning om att anordningen är så betydelsefull från trafiksäkerhetssynpunkt att man genom särskilda föreskrifter också bör skapa garantier för dess effektivitet och tillförlitlighet. Numera har också föreskrivits att vindrutespolare skall vara obligatorisk utrustning på bil. Frågan härom följs också kontinuerligt av trafiksäkerhetsverket. Utskottet är med hänsyn bl. a. härtill ej berett tillstyrka den föreslagna ändringen av vägtrafikförordningen. Motionen avstyrks därför i denna del.

I motionen 1971:957 har hemställts att riksdagen beslutar att hos Kungl. Maj:t hemställa om utfärdande av sådana bestämmelser att nuvarande hinder för avläggande av prov för körkort *med automatväxlad bil* undanröjs. Inom trafiksäkerhetsverket pågår f. n. en undersökning som syftar till att klarlägga förefintliga problem och värdera de synpunkter som ligger till grund för nu gällande bestämmelser. Med hänsyn till att frågan således redan är föremål för undersökning torde någon

framställning från riksdagens sida ej vara påkallad varför motionen avstyrks.

I motionen 1971: 961 har yrkats att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t måtte uttala angelägenheten av tydligt markerad *belysning vid övergångsställen* för gående. I anledning härav vill utskottet erinra om att trafiksäkerhetsverket i samarbete med vägverket och kommunförbundet påbörjat försök med s. k. intensivbelysning av övergångsställe i syfte att öka säkerheten för gående. Försöken syftar bl. a. till att fastställa lämplig luminansnivå för intensivbelysningen i förhållande till den stationära vägbelysningsnivån. Med hänsyn härtill och i avvaktan på Kungl. Maj:ts förslag i anledning av betänkande från 1960 års vägsakkunniga — som även behandlat frågan om stationär vägbelysning — är utskottet inte nu berett att ta ställning i den aktuella frågan. Motionen avstyrks därför.

I motionen 1971: 972 har hemställts att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t ger till känna vad som anförts i motionen beträffande *trafikföreskrifter*. Därvid har bl. a. föreslagits att bussar i linjetrafik vid utkörning från hållplats bör erhålla företrädesrätt. Vid behandlingen av samma fråga vid fjolårets riksdag anförde tredje lagutskottet i sitt utlåtande nr 42 att Nordisk vägtrafikkommittés författningsförslag i bl. a. detta fall kommer att läggas till grund för en revision av den svenska vägtrafiklagstiftningen. Någon framställning från riksdagens sida ansågs därför inte erforderlig. Trafikutskottet som delar denna uppfattning avstyrker därför motionen i berörda del. Ej heller i övriga delar anser sig utskottet kunna biträda motionärernas yrkande.

I motionerna 1971: 393, 1971: 204, 1971: 403 och 1971: 255 har föreslagits bestämmelser om *förbud mot omkörning av stillastående skolbussar*. Vidare har i motionen 1971: 204 föreslagits föreskrifter om att skolfordon skall förses med särskilda *varningsljus* samt i motionen 1971: 409 att arbetet på att utveckla en *effektiv markering* av skolskjutsar måtte intensifieras.

I anledning av sistnämnda båda motioner vill utskottet erinra om att trafiksäkerhetsverket numera fått i uppdrag att utreda lämplig utmärkning av skolskjutsarna. Därvid kommer bl. a. möjligheten av att fordonet förses med en upplyst skylt, som bringas att blinka när fordonet står stilla för barnens på- och avstigning, att undersökas.

Frågan om förbud mot omkörning, m. m. av stillastående skolskjuts har vid flera tillfällen varit föremål för riksdagens prövning. Utskottet, som noggrant övervägt spørsmålet, har för sin del kommit till den slutsatsen att effektivare åtgärder måste vidtas för att förhindra allvarliga olyckor i samband med skolbarnstransporter.

Med hänsyn till här berörda frågors komplicerade karaktär har ut-

skottet ej funnit sig berett att nu ta ställning till hur de lämpligen bör lösas. Utskottet hemställer därför att Kungl. Maj:t närmare överväger vilka åtgärder som bör vidtas i det av motionärerna angivna syftet och till riksdagen redovisar sina ställningstaganden i anledning härav.

Vad utskottet sålunda anfört bör av riksdagen ges Kungl. Maj:t till känna.

Vidare har i motionen 1971: 409 hemställts att Kungl. Maj:t måtte dels utfärda bestämmelser som åligger kommunerna att inrätta *trafiksäkra väntplatser* för eleverna i samband med skolskjutsar, dels ge kommunerna anvisningar på olika möjligheter att anordna trafiksäkra vänt- och hållplatser vid äldre skolor, dels uppdra åt länskolnämnden och länsstyrelsen att årligen *inspektera säkerheten* i samband med skolbarns-transporter, dels rekommendera kommunerna att samråda med skolskjutsentreprenörerna om *säkerhetsbestämmelser och ordningsföreskrifter vid skolskjutsar*.

Sedan Kungl. Maj:t utfärdat kungörelsen om skolskjutsning att gälla fr. o. m. den 1 januari 1971 har vidare trafiksäkerhetsverket, med stöd av bemyndigande enligt kungörelsens 8 §, meddelat särskilda anvisningar för tillämpningen av föreskrifterna. Genom anvisningarnas utformning synes motionärernas syften i väsentliga delar vara tillgodosedda. Med hänsyn bl. a. härtill finner utskottet någon åtgärd från riksdagens sida ej erforderlig varför motionen avstyrks jämväl i denna del.

Av samma skäl avstyrks även vissa i motionen 1971: 393 i övrigt upptagna förslag rörande *trafiksäkerheten* vid skolskjutsning.

I motionen 1971: 409 har även hemställts att riksdagen för kommunerna framhåller behovet av *samordning mellan skolskjutsar och allmänna kollektiva transportmedel*. Utskottet förutsätter dock att kommunerna utan särskilt påpekande från riksdagens sida i möjligaste mån beaktar nämnda behov. Motionen avstyrks därför i denna del.

Utskottet hemställer  
att riksdagen

1. avslår motionerna 1971: 144, 1971: 400, 1971: 938 och 1971: 393, sistnämnda motion i vad den avser dels trafiksäkerhetens organisation, dels skrivelse till Kungl. Maj:t om förbättrad trafiksäkerhet samt motionen 1971: 204 i vad den avser det fortsatta trafiksäkerhetsarbetet,
2. avslår motionen 1971: 202,
3. avslår motionen 1971: 500,
4. avslår motionerna 1971: 204 och 1971: 956 i vad de avser automatisk släckning av extra ljus vid avbländning till halvljus, motionen 1971: 939 i vad den avser utökad forskning angående bilars ljusutrustning samt motionen 1971: 393 om obligatoriskt halvljus under vinterhalvåret,

5. avslår motionerna 1971: 394 samt 1971: 393 och 1971: 204, sistnämnda båda motioner i vad de avser säkerhetsbälten och reflexband,
6. avslår motionen 1971: 916,
7. avslår motionen 1971: 956 i vad den avser vindrutespolare,
8. avslår motionen 1971: 957,
9. avslår motionen 1971: 961,
10. avslår motionen 1971: 972,
11. i anledning av motionerna 1971: 403 och 1971: 255, 1971: 393 och 1971: 204, sistnämnda båda motioner i vad de avser trafiksäkerhet vid skolskjutsning och omkörning av stillastående skolbuss, samt motionerna 1971: 204 och 1971: 409, i vad de avser utmärkning av skolskjuts, som sin mening ger Kungl. Maj:t till känna vad utskottet anfört beträffande omkörning av stillastående skolskjuts m. m.,
12. avslår motionen 1971: 393 till den del motionen behandlas i detta betänkande men inte berörs under punkterna 1, 4, 5 och 11,
13. avslår motionen 1971: 939 till den del motionen inte berörs under punkten 4,
14. avslår motionen 1971: 409 till den del motionen inte berörs under punkten 11.

Stockholm den 11 maj 1971

På trafikutskottets vägnar  
SVEN GUSTAFSON

*Närvarande:* herrar Gustafson i Göteborg (fp), Dahlgren (c), Lindahl (s), Hjorth (s), Persson i Heden (c), Hugosson (s), Sellgren (fp), Rosqvist (s), Lindberg (s), Håkansson (c), Magnusson i Kristinhamn (vpk), Clarkson (m), Kristenson (s), Komstedt (m) och Sundgren (s).

### Reservation

av herrar Gustafson i Göteborg (fp), Dahlgren (c), Persson i Heden (c), Sellgren (fp), Håkansson (c), Clarkson (m) och Komstedt (m) som anses att

*dels* den del av utskottets yttrande som på s. 4 börjar med »Utskottet vill i likhet» och som på s. 5 slutar med »berörda delar» bort ha följande lydelse:

»Arbetsprogrammet har emellertid med nödvändighet måst göras upp med utgångspunkt från en anslagsnivå som visserligen ligger över den nuvarande men som ändå ej är tillräcklig för att nå en avsevärd

minskning av trafikolyckorna. Många av projekten kommer att ta mycket lång tid att fullfölja. Någon klar målformulering och prioritering mellan olika åtgärder för trafiksäkerhetsarbetet finns inte heller.

Enligt utskottets uppfattning bör väsentligt ökade resurser ställas till trafiksäkerhetsarbetets förfogande. Detta är motiverat av såväl humanitära som samhällsekonomiska skäl.

Varje år omkommer ca 1 200 människor i trafikolyckor i vårt land och mer än 6 000 blir invalider eller svårt skadade. Sammanlagda antalet personskador i trafiken under 1960-talet utgjorde ca 250 000. Var tredje invånare riskerar att någon gång under sin livstid bli skadad i trafiken. Utöver de mänskliga lidanden detta innebär medför trafikolyckorna stora kostnader för samhället. Forskargruppen Scaft vid Chalmers tekniska högskola uppskattar de årliga kostnaderna till ca 2 500 miljoner kronor eller 75 öre per körd mil.

Forskare inom Scaftgruppen har lagt fram ett program för en reduktion av trafikolyckorna med minst hälften. Utskottet anser det angeläget att möjligheterna till en radikal nedskärning av trafikolyckornas antal blir prövade och föreslår därför att en arbetsgrupp tillsättes med experter och representanter för de politiska partierna som ledamöter med uppgift att föreslå sådana åtgärder inom trafiksäkerhetens område, att som ett första steg antalet trafikolyckor under de närmaste åren kan nedbringas med minst hälften. Arbetsgruppen bör i detta syfte utarbeta ett program, som redovisar mål, resurser, metoder och tidsplan för en samordnad satsning. Frågan om organisation och samordning på trafiksäkerhetsområdet måste också behandlas i detta sammanhang.

Arbetsgruppen bör utgå från de i motionerna 1971: 144, 1971: 393, 1971: 400 och 1971: 938 angivna allmänna riktlinjerna. Sålunda bör sanering av trafikmiljön, ökade forskningsanslag, trafikantutbildning i skolan, körkortsutbildningen, intensifierad trafikövervakning, säkerhetsbestämmelser för bilarnas konstruktion och utrustning, skapandet av effektiva kommunala organ för trafiksäkerheten bl. a. behandlas.

Vägsektorn måste ägnas stor uppmärksamhet. Genom ökade väginvesteringar på grundval av en vägplanering som tillgodoser högt ställda trafiksäkerhetskrav torde sålunda många olycksrisker kunna elimineras. I avvaktan på ordinarie utbyggnader enligt fastställda flerårs- och fördelningsplaner bör genom temporära eller provisoriska åtgärder ansträngningar göras att »bygga bort» s. k. trafikfallor och förbättra sådana vägsträckor på vilka olycksfallsfrekvensen av olika skäl visat sig vara särskilt hög.

I sammanhanget bör vidare uppmärksamhet ägnas åt frågan om de generella hastighetsbegränsningarna. Olika uppfattningar synes härvidlag föreligga mellan de myndigheter som har att ta ställning till frågorna rörande reglernas utformning och tillämpning resp. tillsynen beträffan-

de efterlevnaden av hastighetsföreskrifterna. Härmed sammanhängande spörsmål bör därför av Kungl. Maj:t tas upp till förnyat övervägande och därefter underställas riksdagens prövning.

Jämsides med den föreslagna arbetsgruppen måste det nuvarande arbetet i trafiksäkerhetsverket och andra organ givetvis fortsätta och vidgas. Frågan om trafiksäkerheten är så angelägen att förberedelserna för en extraordinär satsning inte får hindra det fortgående arbetet.»

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

»1. i anledning av motionerna 1971: 144, 1971: 400, 1971: 938 och 1971: 393, sistnämnda motion i vad den avser dels trafiksäkerhetens organisation, dels framställning till Kungl. Maj:t om förbättrad trafiksäkerhet, samt motionen 1971: 204, i vad den avser det fortsatta trafiksäkerhetsarbetet, i skrivelse till Kungl. Maj:t hemställer om tillsättandet av en arbetsgrupp som även har parlamentarisk representation och som får till uppgift att utarbeta ett program innehållande mål, resurser, metoder och tidsplan för en samordnad satsning i syfte att som ett första steg åstadkomma en minskning av trafikolyckorna med minst hälften.»

