

Nr 337

Av herr **Lundström m. fl.**, i anledning av *Kungl. Maj:ts proposition med förslag till ändringar i vägtrafikförordningen m. m.*

I sin proposition nr 69 till årets riksdag framlägger Kungl. Maj:t förslag rörande vissa ändringar i vägtrafikförordningen gällande i huvudsak utbildningen av fordonsförare, den yrkesmässiga biltrafiken, vissa trafikregler m. m. Vi delar på många punkter de framförda meningarna men vill på vissa andra punkter föreslå ändringar i förhållande till Kungl. Maj:ts förslag.

Lämplighetsprövning

Enligt nuvarande lydelse av § 32 skall vid ansökan om körkort fordras intyg »att sökanden under de senaste två åren gjort sig känd för nyktert levnadssätt och med hänsyn till sina personliga förhållanden i övrigt icke kan anses olämplig såsom förare av körkortspliktigt fordon».

Kungl. Maj:t föreslår nu att sådant intyg skall föregås av noggrannare utredningar än hittills. Förutom att vederbörande körkortssökandes vandell utredes, skall polismyndigheten därjämte kontrollera »huruvida sökanden förekommer i tillgängliga register över personer som misstänkts eller straffats för brott eller vilkas körkort återkallats». Skulle så vara fallet skall enligt förslaget en mer ingående utredning företagas. En redogörelse för hela den utredning som föregått intygets utfärdande skall tillställas vederbörande länsstyrelse.

Ehuru det ur trafiksäkerhetssynpunkt givetvis är av stort värde att uppenbarligen olämpliga personer ej erhåller körkort talar flera skäl mot den av Kungl. Maj:t framförda utvidgningen av förundersökningen.

Redan nu drar det ofta en avsevärd tid innan det s. k. nykterhetsintyget och därmed sammanhängande utredningar kan avlevereras. Särskilt är så fallet i större städer där körkortsansökningarna hopas. En väntetid på ett par månader förekommer. Med den utvidgning av förundersökningen, som Kungl. Maj:t föreslår, kan man befara, att väntetiden utsträcks till flera månader, ja kanske till halvår. Polisens åligganden är redan så omfattande i förhållande till personaltillgången att man i större städer inte hinner med ordentlig bevakning mot brott och brottsutredning. Antalet körkortssökande per år uppgår f. n. till bortåt 200 000. Med hänsyn till polisens personalupp-

sättning och arbetsuppgifter torde den av Kungl. Maj:t föreslagna utredningen av förundersökningen bli svårgenomförbar.

Det kan ifrågasättas huruvida det för en bedömning av den körkortssökandes lämplighet skall vara nödvändigt med en så omfattande utredning som den Kungl. Maj:t föreslår, bl. a. innebärande att undersökningen i vissa fall skall omfatta längre tid tillbaka än nu vanliga 2 år. Nu gällande bestämmelser — reglerade i vägtrafikförordningens § 32 — lämnar enligt vår mening tillräckligt utrymme för de undersökningar som kan anses nödvändiga för att utröna en persons lämplighet som bilförare, såväl ur nykterhetssynpunkt som i avseende på hans allmänna lämplighet.

Undersökningar av den art som föreslagits i propositionen medför stora risker för en subjektiv bedömning och svårigheter att åstadkomma för hela landet giltiga bedömningsnormer. Stor risk föreligger att den föreslagna strängare granskningen av körkortssökande kan få en form, som tolkas som trakasseri mot oförvitliga människor.

En bättre väg att eliminera olämpliga förare torde vara att såsom i utredningen föreslagits avsevärt skärpa den fortlöpande kontrollen av förarnas lämplighet. Kungl. Maj:t har föreslagit en utredning av denna fråga, och innan den vägen prövats bör inte sådana åtgärder vidtagas som komplicerar körkortsgivningen. Särskild uppmärksamhet bör härvidlag ägnas den olovliga körningen. En ansökan om lämplighetsintyg från person som gjort sig skyldig till bilstöld eller som framfört fordon utan körkort bör bedömas mycket restriktivt.

Säkerheten vid järnvägsövergångar

Säkerheten vid våra järnvägsövergångar är f. n. icke helt tillfredsställande. Undersökningar har visat att många förare nonchalerar gällande bestämmelser om fartbegränsning. I § 42 vägtrafikförordningen ingår bestämmelsen, att ett fordons hastighet 50 meter före en korsning ej *bör* överstiga 40 km/tim. Vi anser för vår del dels att den föreskrivna maximihastigheten är för hög, dels att bestämmelsen är för vagt formulerad. Med hänsyn till de stora riskmoment som korsning av en järnväg innebär samt att där anordnade säkerhetsanordningar inte är absolut pålitliga, vill vi föreslå att maximihastigheten fastställas till 30 km/tim. — för de flesta bilar innebärande en nedväxling — samt att § 42 i vägtrafikförordningen ges sådan lydelse att absolut skyldighet att iakttaga denna fartgräns ålägges föraren.

Övningskörning

Avsevärt hinder samt en mängd olyckor och tillbud till olyckor vållas i synnerhet på vägar med snabb trafik av bilar med övningskörande förare. Genom fordonets långsamhet vållas omkörningar, stockningar och avbrott i en eljest någorlunda jämn trafikrytm. Enligt vår mening bör därför öv-

ningskörning med bil på riksväg och länshuvudväg endast få ske först efter tillstånd av polismyndighet.

Körskolor bör dock ha möjlighet att få generellt tillstånd för körning på sådan väg.

Fordonsbelysning

Landsvägstrafiken under mörker irriteras avsevärt av fordon utrustade med extra belysningsanordningar, som icke släckes vid avbländning. Ljusflödet blir så starkt att mötande trafik får sikten starkt nedsatt.

Nu gällande föreskrifter innehåller inga bestämmelser om användning av belysning utom föreskriven standardutrustning. Härigenom möjliggöres missbruk. I synnerhet är det vanligt att vridbara strålkastare användes på ett för andra trafikanter irriterande sätt. Sådana kan vara försvarbara vid t. ex. läsning av vägvisare men ej under körning. Då bör fordonets ordinarie belysning vara i sådant skick att en tillfredsställande belysning av vägbanan erhålles. S. k. backljus bör vara så anordnat, att det släcks automatiskt vid avslutad backning.

Slutprövning för körkort

Slutprövningen av en körkortsaspirants förmåga att framföra fordon sker f. n. på ett sätt som inte alltid är helt tillfredsställande. Avgörandet fattas av en bilinspektör efter ett körprov som ibland endast omfattar några minuters körning. Körskolläraren, som torde vara den som bäst känner till elevens körförmåga, ges ingen möjlighet att påverka bedömningen.

En bilinspektör är således utrustad med relativt stora befogenheter. Trots detta existerar inga gemensamma normer för körprovsbedömningen, utan dessa varierar starkt mellan inspektörsdistrikt. Riktlinjer i syfte att möjliggöra en för hela landet enhetlig bedömning av uppkörningsprov för körkort bör utarbetas.

En annan fråga av betydelse i sammanhanget är den specialutbildning som bilinspektörerna erhåller. Denna är mycket knapphändig och omfattar endast en kurs på två månader. I kursen behandlas dels frågor rörande körprovsbedömning, dels frågor rörande bilbesiktning.

Önskvärt vore att dessa båda utbildningsavsnitt fördelades på två kurser varvid körprovsbedömningen ges ett betydligt större utrymme än vad som nu är fallet. På motsvarande sätt bör enligt vår mening bilinspektörernas verksamhet uppdelas så, att de två grenarna, körkortsprövning och bilbesiktning, handhas av olika inspektörer.

Med hänvisning till vad som ovan anförts vill vi föreslå riksdagen att den vid sin behandling av Kungl. Maj:ts proposition nr 69 beslutar

- a) att avslå Kungl. Maj:ts förslag i vad det avser omformuleringen av § 32 mom. 1 c i vägtrafikförordningen,
- b) att sådan ändring av § 42 vägtrafikförordningen infö-

res att motorfordons högsta tillåtna hastighet vid passerande av järnvägs korsning fastställs till 30 km/tim.,

c) att i skrivelse till Kungl. Maj:t hemställa att sådana tillämpningsföreskrifter till vägtrafikförordningen utfärdas att därav utförligt framgår vad som skall iakttagas beträffande fordons belysningsutrustning såväl i avseende på standardutrustning som beträffande extrabelysning,

d) att vägtrafikförordningen skall inrymma bestämmelse att övningskörning på riks- och länshuvudvägar endast skall få ske efter tillstånd av polismyndighet,

e) att frågan om statens bilinspektörers utbildning och verksamhet skall bli föremål för utredning, varvid bör beaktas de av oss ovan framförda synpunkterna,

samt att utskottet måtte utarbeta förslag till den lagtext som erfordras enligt punkterna b) och d) ovan.

Stockholm den 11 mars 1958

Birger Lundström

Gunnar Edström

Ruth Hamrin-Thorell

Johan Sunne