

## Nr 1138

Av herr **Enskog m. fl.**, i anledning av *Kungl. Maj:ts proposition nr 166, med förslag till förordning om ändring i vägtrafikförordningen den 28 september 1951 (nr 648) såvitt avser bl. a. fordons beskaffenhet och utrustning, m. m.*

(Lika lydande med motion nr 924 i Första kammaren)

Den snabba utveckling som motorismen för närvarande befinner sig i här i landet är i många avseenden värdefull. Isolerade bygder kan lättare nås då framkomligheten på vägarna ökar. Biltrafiken har verksamt bidragit till den standardutveckling som ägt rum i Sverige. Godstransporterna på landsväg omfattar den större andelen av godstransporterna i landet, och det är ej otänkbart att denna andel ytterligare ökar, om den nyligen framlagda propositionen om fordonskombinationers längd och hastighet antas av riksdagen.

Men betydande problem och svårigheter har följt i den ökande bilismens spår. Omkring 1 300 människor dödas varje år i trafiken. Antalet skadade med övergående skador kan beräknas till omkring 55 000. Varje trafikolycka orsakar mänskliga tragedier. Stora nationalekonomiska värden går till spillo på grund av den stora olycksfrekvensen i trafiken. Enligt Svenska teknologföreningen kan personskadorna i trafiken värderas till ca 6 000 miljoner kr. per år, och de materiella skadekostnaderna beräknas uppgå till 1 000 miljoner kr. om året. Risken att skadas är vid färd i bil förmodligen 10 gånger så stor som vid arbete i allmänhet. Kanske är trafiksäkerheten ett av våra viktigaste investeringsobjekt just nu. Det kan innebära inskränkningar i individernas frihet men samtidigt en ökad säkerhet till liv och lem.

Trafiksäkerhets- och motororganisationer utför ett förtjänstfullt arbete för att nedbringa olycksfrekvensen. Men trafiksäkerhetsforskningen är eftersatt. Det totala anslaget i år för vägtrafikväsendet — där forskning inkluderas — är 22 miljoner kr. Genom en minskning med endast en procent av trafikolyckorna skulle en samhällsekonomisk vinst på ungefär 20 milj. kr. uppnås. En fördubbling av anslaget skulle därmed möjliggöras.

Mot denna bakgrund hälsar vi med största tillfredsställelse att arbetsgruppen inom kommunikationsdepartementet nu är färdig med sin utredning om säkerhetskraven på bilar och att en proposition — som i allt väsentligt bygger på arbetsgruppens resultat — nu kunnat utarbetas. Utredningen är i viss utsträckning resultatet av påtryckningar från en betydan-

de opinion här i landet, vilken föranletts av motsvarande debatt i USA. Vi vill betona angelägenheten av att det nu inledda forskningsarbetet får sin fortsättning, bl. a. genom den expertgrupp inom departementet som förbereder åtgärder på bilavgasområdet.

Fp-motionärer har tidigare hemställt om tillsättandet av en parlamentarisk utredning i trafiksäkerhetsfrågor som skulle beakta bl. a. behovet av en ökad trafikövervakning, ökad satsning på trafikundervisning i grundskolan via TV och översyn av körskolelitteraturens faktaunderlag. Vidare har kontroll ur trafiksäkerhetssynpunkt av utländska motorfordon genom tullverkets försorg föreslagits. Vi har att i ett annat sammanhang återkomma till dessa frågor liksom till frågan om konsumentupplysning om bilar, haverikommissioner vid trafikolyckor, trafiksäkerhetens organisation och dess beroende av vägstandard. I stort sett tillstyrker vi de i proposition nr 166 avgivna förslagen men vill på vissa punkter komma med en del berättigade kompletteringskrav.

Vi delar departementschefens syn på det värdefulla samarbete som bedrivs inom ECE. Internationell anpassning är av största vikt när föreskrifter på trafiksäkerhetens område utarbetas. Men behovet av en nationell reglering får inte överbetonas på bekostnad av en nationell särlagstiftning, som i vissa fall kan vara motiverad av t. ex. klimatologiska skäl eller när en väntan på internationell lagstiftning kan bli alltför tidsödande. Det kan ju också tänkas att svenska initiativ kan vinna gehör i internationella sammanhang, vilket synes ha skett i fråga om säkerhetsbälten och hållfastheten hos lastbilshytter.

Helt riktig är principen att statens trafiksäkerhetsverk med stöd av allmänna bestämmelser i VTF inom relativt vida gränser skall precisera de krav som bör gälla. Den tekniska utvecklingen är snabb; detaljbestämmelser om motorfordons konstruktion och utrustning är i behov av återkommande ändringar.

### *Säkerhetsbälten*

Få torde i dag tvivla på säkerhetsbältenas positiva egenskaper. Nya personbilar bör obligatoriskt utrustas med säkerhetsbälten på alla platser. Det har anförts att bilkonsumenter ogärna betalar för ökad säkerhet. Argumentet är knappast hållbart längre. Den annonskampanj som Ford bedrev 1956 för säkerhetsbälte i nya bilar som valfritt alternativ mot merkostnad rönste stor uppmärksamhet från kundernas sida, och resultatet blev lyckosamt ur trafiksäkerhetens synpunkt. Vid en undersökning 1965 visade det sig tyvärr att endast 30 % av bilförarna och framsätesspassagerarna utnyttjade bältena. Men det har också framkommit att det totala antalet människor som använder säkerhetsbälten blir större, om bälten finns inmonterade i bilen när den köps.

Arbetsgruppen kräver obligatorium vad gäller säkerhetsbälten av godkänd typ, vilka inmonterats enligt vägverkets föreskrifter, kompletterat med möjlighet till dispens för vissa biltyper under ett övergångsskede. Förslaget tillstyrks eller lämnas utan åtgärd av remissinstanserna. Vi ansluter oss till arbetsgruppens krav på denna punkt.

#### *Släpvarningsskyltar på lastbilar*

51 § i VTF utgör inget hinder för anbringandet av upplyst firmaskylt på lastbil. Skylten måste visa fast vitt eller gult sken som ej är bländande. Någon varningsskylt med texten "Släp" är inte föreskriven. Den torde dock vara allmänt förekommande. Enligt vår mening finns här ingen hållbar motivering att invänta resultatet av överläggningar inom ECE i denna fråga. Skylt av ifrågavarande art bör kunna föreskrivas som obligatorisk redan nu. Den bör också vara försedd med tillfredsställande belysning. Svårigheterna att avgöra om lastbil är försedd med släpfordon är störst i mörker. Ökningen av den tunga trafiken på våra vägar talar också för detta. De tekniska problemen i det här sammanhanget är överkomliga. Vad beträffar skyltens utformning i övrigt hänvisar vi till väg- och vattenbyggnadsstyrelsens rekommendation i ett meddelande till besiktningsmännen. Vi föreslår alltså att en bestämmelse om belyst varningsskylt med texten släp gällande för vederbörligt fordon införes i VTF.

#### *Fartbegränsningsskylt på fordon*

I Västtyskland, Holland, Norge och i en rad andra länder finns den bestämmelsen att fordon för vilka en särskild permanent hastighetsbegränsning gäller, bussar, lastbilar och släpfordon, måste vara försedda med en skylt som anger den aktuella maximihastigheten. Vi finner det angeläget att svensk lagstiftning anpassas till andra staters i största möjliga utsträckning och föreslår därför vederbörlig komplettering av 21 § i VTF. Nämnda skylt bör ha stort värde som upplysning åt medtrafikanter samt vid trafikövervakning.

#### *Gamla motorfordon*

Arbetsgruppen inom departementet har ansett att möjligheterna till mera genomgripande förändringar i fordonskraven är begränsade, om dessa även skall gälla gamla motorfordon. Man har därför inriktat sig på att pröva vilka krav som bör gälla för nya motorfordon. Vad gäller defroster, vindrutetorkare och vindrutespolare anser arbetsgruppen det vara uppenbart, att denna utrustning måste vara obligatorisk på bil. Här måste uppmärksammas att äldre bilar utan tillfredsställande utrustning i detta avseende relativt enkelt kan kompletteras med sådan. Ganska effektiva vindrutetorkare och vindrutespolare samt anordningar som åstadkommer nöd-

vändig sikt genom bakrutan finns att inköpa för montering. Förordningar om detta bör kunna införas efter hand, men ett första påpekande bör göras i samband med 1969 års obligatoriska besiktning. Hänsyn till vårt lands klimat väger här tungt.

### *Skolskjutsar*

Vi vill ej underlåta att i detta sammanhang aktualisera frågan om skolskjutsar. Bestämmelserna om dem bör snarast anpassas till nutida trafiksäkerhetskrav. Transport av elever till och från skolor med skolskjuts sköts i allmänhet av taxi- och bussföretag genom avtal med kommunerna. Därvid faller skolskjutsarna under yrkestrafikförordningens bestämmelser såsom "trafik i vilken automobil och förare mot ersättning tillhandahålles allmänheten för person- eller godsbefordran". Transporter som omfattar fyra eller färre passagerare på väg till eller från arbetsplats, till vilken även skola räknas, undantas dock från yrkestrafikförordningens tillämpningsområde. Så även när kommuner själva ordnar skolskjutsar med egna fordon och förare. Från kommunförbundet har dock framhållits, att det givetvis är angeläget att samma anspråk på trafiksäkerhet uppfylles när skolskjutsarna anordnas i kommunal regi som när de faller under yrkestrafikförordningen. Vi förordar att vägverket skyndsamt överväger om skärpta bestämmelser för skolskjutsar bör införas. Särskilt bör beaktas frågan om barn i framsätet, vidgade bestämmelser om skolskjutsskyltning, förbud att köra om stillastående skolskjuts, särskilda hastighetsbestämmelser samt antalet passagerare i förhållande till fordonets antal platser för vuxna. Bestämmelser om skolskjutsar bör självfallet omfatta även skjutsar i kommunal regi. Detta torde överensstämma med skolöverstyrelsens nyligen framförda krav.

### *58 § i VTF*

I propositionen ändras 58 § i VTF på så sätt att ett förbud införes mot användandet av aggregat för uppvärmning av motorn genom tomgångskörning. Det finns här stor anledning att allmänt betona vikten av att denna paragraf verkligen efterlevs. Den stadgar som bekant att man vid färd, särskilt nattetid, inom tätbebyggt område ska anpassa sin framfärd så att de som bor i området icke onödigtvis störes. Mycket står att vinna i fråga om ökad trivsel och arbetsro m. m. om detta stadgande noggrant följs och övervakningen skärps. Varje möjlighet att nedbringa olägenheterna av buller och luftföroreningar måste uppmärksammas.

Med stöd av ovanstående får vi hemställa,

att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t måtte

A. anhålla om sådan ändring av vägtrafikförordningen:

att vad i motionen anförts angående säkerhetsbälten som obligatorisk utrustning i bilar beaktas,

att vad i motionen anförts angående belyst skylt med texten "Släp" beaktas,

att vad i motionen anförts angående fartbegränsningsskylt på vissa fordon beaktas,

vilken lagtext förutsätts utarbetas av vederbörande utskott.

B. giva till känna vad i motionen anförts angående:

1. viss utrustning hos äldre fordon

2. skolskjutsars trafiksäkerhet

3. efterlevnaden av 58 § i vägtrafikförordningen avseende framförande av fordon, särskilt nattetid, inom område med bostadsbebyggelse.

Stockholm den 28 november 1967

*C.-G. Enskog (fp)*

*W. Werbro (fp)*

*Sven G. Andersson (fp)*

*Eric Nelander (fp)*

*Sören Norrby (fp)*