

Nr 530

Av herr **Werbro m. fl.**, om kontroll från trafiksäkerhetssynpunkt av utländska motorfordon genom tullverkets försorg.

(Lika lydande med motion nr 431 i Första kammaren)

Stockholm den 25 januari 1968

W. Werbro (fp) **Olaus Nyberg (fp)** **Sören Norrby (fp)**

Nr 531

Av fröken **Wetterström m. fl.**, om undantag för handikappade från parkerings- och stoppförbud för motorfordon.

(Lika lydande med motion nr 418 i Första kammaren)

På senare tid har många åtgärder vidtagits för att i stor utsträckning underlätta de handikappades situation. De tekniska hjälpmedel, som härvid ställts till förfogande, har i hög grad brutit en del av den isolering, som är många handikappades lott. Ett framstående exempel på ett sådant hjälpmedel är de motorfordon till vilka staten bidrar med en stor del av — eller hela — kostnaden.

Den alltmer komplicerade trafiksituationen har emellertid skapat problem för de motorfordonsburna handikappade i större utsträckning än för andra människor i motorfordonstrafiken. De lokala trafikföreskrifterna har nämligen i takt med den tätande trafiken blivit allt restriktivare. I städer och tätorter är numera stopp- och parkeringsförbud en mycket vanlig företeelse, vilket för de handikappade, som är beroende av sina fordon, medför en ytterst svår belägenhet. Ett parkerings- eller stoppförbud som för en frisk person som anlitar bil medför endast en obetydlig promenad till eller från bestämmelseplatsen kan för den handikappade i motsvarande situation innebära en fysiskt mycket ansträngande prestation, som kanske inte ens går att utföra utan hjälp.

Man kan visserligen hos polismyndigheter erhålla parkeringstillstånd i

vissa fall, men dessa tillstånd har dels lokal begränsning och är dels inte giltiga på platser där stoppförbud råder.

Det vore av mycket stort värde om sådana tillstånd till handikappade fordonsförare kunde utsträckas att gälla dels hela riket och dels — även om vissa inskränkningar måste ske vad avser både tid och rum — på platser med stoppförbud. Att markera att sådant tillstånd föreligger för ett fordon torde inte stöta på några svårigheter.

Det ligger nära till hands att tillstånd i enlighet med vad ovan avses generellt utfärdades även för landets taxiförare. Dessa utsätts ofta för problemartade situationer, vållade av de lokala trafikföreskrifterna, när de skjutsar gamla och handikappade. En människa, som knappt kan röra sig och avser åka taxi men råkar bo inom ett område där stoppförbud råder, är ofta hänvisad till andra människors hjälpsamhet. Antingen måste vederbörande bli hjälpt ur förbudszonen till väntande droska, eller måste chauffören begå brott mot trafikföreskrifterna för att handikappade, sjuka eller gamla personer, som kanske inte ens med stöd kan gå till fordonet, skall komma ur sin svåra belägenhet.

Många taxichaufförer riskerar dagligen på detta vis böter för den humanitet de visar mot en medmänniska. Vi anser inte annat än att detta länder dem till heder. Det kan tyckas orimligt att behöva inta en sådan ståndpunkt, men de lokala trafikföreskrifterna leder i vissa fall till orimliga konsekvenser.

Man kan inte i sådana fall som här avses förlita sig till rapport- och åtalselftergifter från polis- och åklagarmyndigheternas sida. Även om så vore fallet, menar vi att det skulle innebära en onödig administrativ belastning samt medföra en otrevlig osäkerhetskänsla för den här berörda yrkeskåren, som dessutom därigenom i viss utsträckning finge »leva på nåden».

Vi vill emellertid starkt understryka att överträdelser av de lokala trafikföreskrifterna, där dessa motiveras av vägtrafikförordningen vad gäller fara för eget eller annans liv eller egendom, inte i något fall bör tillåtas. Det här föreslagna tillståndet bör således i sådana fall inte vara någon förmildrande omständighet.

För övriga fall anser vi emellertid, att ett för hela riket giltigt tillstånd borde kunna utfärdas. Det torde inte föreligga några svårigheter att administrativt genomföra detta, då det enbart krävs vissa samordnande föreskrifter eller rekommendationer till de olika utfärdarna av lokala trafikföreskrifter. Utfärdandet av tillståndsbevis torde heller inte kräva några stora administrativa eller ekonomiska uppoffringar.

Vi är medvetna om att vägtrafikförordningens 61 §, främst 1 och 5 mom., medger relativt stor valfrihet för utfärdarna av lokala trafikföreskrifter i de i förevarande motion aktualiserade avseendena. Emellertid råder stor olikhet i praxis mellan de olika regleringsområdena.

Med stöd av vad ovan anförts hemställes,

att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t måtte anhålla, att Kungl. Maj:t måtte i skrivelse till landets kommuner fästa deras uppmärksamhet på de problem som här föreligger och de möjligheter som kan erbjuda sig att genom lättnader i de lokala trafikföreskrifterna tillgodose de handikappades, sjuka eller åldriga personernas särskilda behov i nu berörda hänseenden.

Stockholm den 25 januari 1968

<i>Karin Wetterström (h)</i>	<i>Bengt Börjesson (cp)</i>	<i>Anna-Greta Skantz (s)</i>
	i Falköping	
<i>Nils Carlshamre (h)</i>	<i>Blenda Ljungberg (h)</i>	<i>Daniel Wiklund (fp)</i>
		i Stockholm

Nr 532

Av herr Wikner m. fl., angående placeringen av huvudstrålkastare på plogfordon.

(Lika lydande med motion nr 424 i Första kammaren)

Stockholm den 25 januari 1968

		<i>V. Wikner (s)</i>
<i>Birger Nilsson (s)</i>	<i>Tage Hansson (s)</i>	<i>Erik V. Johansson (s)</i>
		i Simrishamn
<i>Karl-Gust. Andersson (s)</i>	<i>Sven Ekström (s)</i>	<i>Gunbjörg Thunvall (s)</i>
	i Iggesund	