

**Nr 1203**

Av herr **Jacobsson, Gösta, m. fl.**, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition nr 109, angående vissa trafik-säkerhetsfrågor.

(Lika lydande med motion nr 1412 i Andra kammaren)

I anslutning till Kungl. Maj:ts proposition nr 109 angående vissa trafik-säkerhetsfrågor får vi anföra följande.

Propositionen innehåller bl. a. förslag om bemyndigande för Kungl. Maj:t att vid behov och under i propositionen närmare angivna förutsättningar förbjuda trafik med tyngre lastbilar med eller utan tillkopplat fordon. Möjligheten att införa sådant förbud anges i propositionen främst ta sikte på större helger, mera trafikbelastade veckoslut under semesterperioder och liknande. Av propositionen framgår att Landsvägstrafikens samarbetsorganisation nyligen utfärdat en rekommendation till företagen i branschen att undvika söndags- och helgdagskörning och i samband därmed meddelat vissa generella riktlinjer för den berörda lastbilstrafiken under helger och veckoslut. Meningen är uppenbarligen den att om det skulle visa sig att det inte går att komma fram till en tillfredsställande ordning med frivilliga åtgärder skall Kungl. Maj:t med stöd av det begärda bemyndigandet i 54 a § vägtrafikförordningen meddela förbud mot trafik med tunga lastbilar för viss tid.

I den mån det endast kan vara fråga om till enstaka tillfällen begränsade trafik-säkerhetsbetingade ingripanden i trafiken vore kanske inte så mycket att säga därom. Men det synes här vara fråga om en vittgående fullmakt för Kungl. Maj:t att på relativt lösa boliner besluta om inskränkningar i trafiken på ett sätt, som kan komma att ändra förutsättningarna för lastbilstrafikens planläggning och ekonomi och chaufförernas sysselsättning och som av denna orsak icke bör lämnas med mindre synnerligen tvingande skäl kan anföras därför. Ställningstagandet kan då bli ett annat. I vilket fall som helst bör något formligt förbud mot söndags- eller veckohelgkörning icke utfärdas, innan man vunnit erfarenheter av de av branschens egna organ utfärdade rekommendationerna till frivilliga restriktioner på området. En närmare kartläggning av behov av dylik körning på olika trafikavsnitt bör också dessförinnan ha kommit till stånd. Man skall kanske inte överdriva helgtrafikens omfattning för lastbilarnas vidkommande. Övertidsersättningen utgör ett återhållande moment. Men det är otvivelaktigt av

betydelse för näringslivet i gemen att varutransporterna kan fullgöras utan hinder av trafikstopp av det ena eller andra slaget.

Lastbilstransporterna ingår merendels i en omfattande organisation, i vilken körning vid veckoslut och helger ibland kan ingå som ett viktigt led. Frakter och returfrakter betingar varandra. Det gäller såväl inrikes som utrikes godsbefordran. Icke minst är det av betydelse att i hamnarna som terminaler för sjöfarten lossat gods utan tidsutdräkt vidarebefordras till sina bestämmelseorter. Lastbilstransporterna ingår här ofta i ett internationellt veckoschema där det gäller att transporterna i båda riktningarna fungerar på ett tillfredsställande sätt. För den yrkesmässiga lastbilstrafiken mellan olika länder är det därjämte av stor vikt att trafiken flyter jämnt efter bestämd tidtabell. Detta gäller bl. a. transporterna av frukt, grönsaker och andra färskvaror, som ofta kommer in över rikets gränser via färjehamnarna Hälsingborg, Landskrona, Malmö, Trelleborg och Ystad på lördagen och sedan efter omlastning måste vidarebefordras på söndagen för att kunna distribueras till detaljhandeln i stora delar av landet måndag morgon. Givetvis kan dispens från förbudet här meddelas, men det kräver i sin tur en omständlig administrativ apparat. Skulle fordonen nödgas vissa veckodagar mer eller mindre stå stilla skulle det medföra en väsentlig försämring av fordonsparkens utnyttjande och därmed en försämrade transportekonomi.

För exportindustrin är det angeläget att avtalade leveranser kan fullgöras med stor snabbhet och med undvikande av onödig lagerhållning. Hinder för transporternas rättidiga utförande kan komma att försämra industrins konkurrensförmåga.

En ytterligare kategori lastbilar för vilka ett förbud måste medföra olägenheter är flyttbussarna eftersom av bekvämlighetsskäl för beställarna flyttningar ofta måste utföras å sådan tid att de kan komma att kollidera med helgförbudet. Ett sådant förbud skulle medföra icke obetydliga kostnadsökningar.

Till sist må invändas att frågans praktiska utformning är outredd. Varför sättes exempelvis förbudet vid lastbilar om över 7 ton? Vilka blir konsekvenserna för transportväsendet och näringslivet av ett obligatoriskt förbud för viss veckosluts- och helgtrafik? Vad kommer att hända när vid veckoförbudets upphörande en mångfald lastbilar sätter i gång vid samma magiska klockslag?

Med hänsyn till att erfarenheter saknas av de rekommendationer i fråga om söndags- och helgtrafiken som utfärdats av trafikanternas egna organisation och till att närmare utredning icke föreligger rörande konsekvenserna av statliga restriktioner yrkar vi,

att riksdagen måtte avslå förslaget om ändring i 54 a § vägtrafikförordningen, innefattande bemyndigande för

Kungl. Maj:t att för viss tid meddela körförbud för lastbilar över 7 ton.

Stockholm den 28 april 1970

*Gösta Jacobsson (m)*

*N. Yngve Nilsson (m) Gunnar Wallmark (m) Henrik Åkerlund (m)*

---

### Nr 1204

Av herr Pettersson, Karl, m. fl., i anledning av Kungl. Maj:ts proposition nr 109, angående vissa trafiksäkerhetsfrågor.

(Lika lydande med motion nr 1409 i Andra kammaren)

Stockholm den 22 april 1970

*Karl Pettersson (m) Stig Stefanson (fp) Nils-Eric Gustafsson (cp)*

---