

Nr 23

Utlåtande i anledning av väckta motioner om vissa problem för handikappade vid övergången till högertrafik, m. m.

Tredje lagutskottet har behandlat två inom riksdagen väckta och till lagutskott hänvisade motioner, nr 641 i första kammaren av herr *Stefanson* samt nr 810 i andra kammaren av herr *Jönsson* i Ingemarsgården.

I motionerna, för vilkas innehåll nedan närmare redogöres, hemställes "att riksdagen måtte besluta

1. a) att i skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla om sådan ändring av vägtrafikförordningen att handikappade bilförare i samband med omläggningen till högertrafik ges rätt att stanna och parkera fordonet på vägens vänstra sida från körriktningen sett,
1. b) att vederbörande utskott ges i uppdrag att utarbeta erforderlig lagtext i anledning av yrkandet i 1 a, samt
2. att i övrigt beakta vad i motionen anförts om de handikappades framkomstmöjligheter med allmänna kommunikationsmedel".

Över motionerna har utskottet på sätt § 46 riksdagsordningen föreskriver inhämtat utlåtande från rikspolisstyrelsen, väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, statens trafiksäkerhetsråd, statens högertrafikkommission och statens handikappråd.

Gällande rätt

A. Vägtrafikförordningen

Enligt 49 § 1 mom. vägtrafikförordningen (VTF) skall stannande och uppställning såvitt möjligt ske på vänstra sidan av vägen i körriktningen räknat. Det sagda äger motsvarande tillämpning där fordon utom tätbebyggt område stannas eller uppställs på parkeringsplats som anordnats i omedelbar anslutning till vägen. Bestämmelserna får ändrad lydelse den 3 september 1967 endast på så sätt att "vänstra sidan" utbytes mot "högra sidan"

Av 2 mom. framgår att stannande eller uppställning på väg inte utan att trafikförhållandena det föranleder får äga rum bl. a. inom särskild filmarkering eller så nära sådan, att inkörning i rätt fil därigenom försvåras.

Med giltighet från nämnda datum gäller enligt 45 § 1 mom., vilket stadgande i anledning av övergången till högertrafik fått delvis ny lydelse, följande. Fordon bör, där så lämpligen kan ske, föras på högra delen av vägen. Vid oklar sikt eller där sikten i kurva, vägkorsning, backe eller annorstädes är skynd, skall fordon hållas till höger på vägen. Detta gäller dock icke väg med enkelriktad fordonstrafik. Fordon får ej föras med något hjul till vänster om längsgående heldragen vit linje som delar körbanan i en del för trafiken i vardera riktningen, om en streckad vit linje ej finns till höger om den heldragna linjen. Om särskild filmarkering med heldragen vit linje finnes, får förare ej byta fil eller föra fordonet så att det överskrider filmarkeringen.

I det betänkande om vägtrafikregler, som framlades år 1966 av Nordisk vägtrafikkommitté, föreslås att fordon skall få stannas eller parkeras endast på högra sidan i färdriktningen. Om skenor finns på högra sidan får dock fordonet stannas eller parkeras på vänstra sidan av vägen. På väg med enkelriktad trafik föreslås fordon få stannas eller parkeras på vänstra sidan även i annat fall.

Nordisk vägtrafikkommitté anför i motiven till detta förslag följande (del I, s. 53) :

Huvudregeln att fordon skall stannas på höger sida av vägen överensstämmer i princip med vad som nu gäller i de fyra nordiska länderna. Undantagen från denna regel är emellertid olika utformade. Längst går i detta hänseende danska lagen som, med visst undantag, tillåter stannande och parkering på vänster sida bl. a. under tid då detta inte är till olägenhet för trafiken. Stannande och parkering är i alla länderna utom Sverige tillåten på båda sidor av väg med enkelriktad trafik. Den svenska parkeringskommittén föreslår emellertid att motsvarande regler skall inflyta i den svenska vägtrafikförordningen.

NVK föreslår i överensstämmelse med Cemtreglerna (XIII), att stannande och parkering på vänster sida skall tillåtas på väg med enkelriktad trafik och på annan väg, om man till följd av att det finns skenor på högra sidan inte kan eller bör stanna där. Cemtreglerna medger också nationell lagstiftning om att stannande och parkering får ske på vänster sida, om stoppförbud råder på höger sida. NVK har inte ansett ett sådant stadgande böra inflyta i de nordiska trafikreglerna. Stannande på vänster sida förutsätter att körbanan korsas, vilket på väg med trafik i båda riktningarna kan innebära så stora risker att det bör tillåtas endast i det ovan angivna fallet, när det inte går att stanna på höger sida.

Nordisk vägtrafikkommittés betänkande remissbehandlas f. n.

Av intresse i sammanhanget är vidare bestämmelserna i 63 § VTF. Där i stadgas att, om särskilda skäl föreligger, undantag må för visst ändamål medges från bl. a. lokal trafikföreskrift, som enligt 61 § kan avse bl. a. parkering eller annan uppställning eller stannande av fordon. Vid nämnda medgivande skall fästas sådana villkor som kan anses nödiga till förebyggande av fara för trafiksäkerheten eller skada å vägen. Vidare må här nämnas bestämmelsen i 77 § av innehåll att Konungen eller den myndighet Konungen därtill förordnar får meddela bestämmelser därest beträffande visst fordon eller visst slag av fordon undantag i särskilt hänseende finnes vara påkallat från VTF.

B. Kungörelsen den 10 april 1964 om ersättning av statsmedel för kostnader till följd av övergången till högertrafik (SFS 1964: 99).

Enligt kungörelsen utgår under vissa förutsättningar för skilda ändamål ersättning av statsmedel för kostnad som till följd av övergången till högertrafik åsamkas väghållare, trafikföretag eller annan. Ersättning utgår för kostnad som föranles av bl. a. ombyggnad av spårvagn, buss eller annat fordon.

Framställningar hos Kungl. Maj:t

I skrivelse den 22 november 1966 till statsrådet och chefen för kommunikationsdepartementet begär De handikappades riksförbund (DHR) att handikappade bilägare medges rätt att vid övergången till högertrafik få parkera fordonet vid vägens eller gatans vänstra sida samt vid behov, i de fall fordonet parkeras vid vägens högra sida, med ena hjulparet på trottoar eller gångbana. Framställningen är i stort sett densamma som åberopas av handikapprådet i förevarande riksdagsärenden. DHR anför följande.

I högertrafik skall fordonet uppställas vid vägens eller gatans högra sida. Då föraren som regel har en bil med ratten placerad på bilens vänstra sida, blir det naturligtast att föraren går i och ur fordonet genom vänster dörr, alltså med denna dörr öppen mot trafikströmmen. Den handikappade kan med sitt långsamma rörelseschema vid det tillfället bli en risk i trafiken. Om en bildörr öppnas, så att en annan trafikant kör på den, är det enligt ett flertal rättsfall en skada som uppstått till följd av trafik med bil. Frågan kan således få ekonomiska och rättsliga följder för den handikappade bilägaren.

Enligt den s. k. ersättningskungörelsen (SFS 1964:99) kan den handikappade efter vissa villkor erhålla ersättning för kostnader för ombyggnad eller utbyte av fordon med anledning av övergång till högertrafik. Reglerna härför är angivna i en PM av den 3.5.66 från HTK. En ombyggnad av det fordon, som den handikappade redan innehar, bör endast bli aktuell i de fall, då kravet på ombyggnad är begränsat, t. ex. till vissa inredningsdetaljer i fordonet. En mera komplicerad omkonstruktion av fordonet, t. ex. förflyttning av ratten från vänster till höger sida, blir nämligen så kostsam, att det i flertalet fall är mera lönsamt att byta ut det gamla fordonet mot ett nytt med höger ratt. Genom överenskommelse med HTK får DHR sådana ansökningar för kännedom som gäller ändringsbidrag för invalidfordon. Härav framgår att hitintills har 17 ansökningar om ändringsbidrag inkommit till DHR från HTK, varav 9 ansökningar med begäran om utbytesbidrag till högerstyrd bil. Övriga ansökningar avser ombyggnad av den bil, som sökanden för närvarande innehar. Förbundet uppskattar att det i dag finns ca 7 000 skattebefriade invalidbilar. Härtill kommer de bilar, vilkas ägare inte uppfyller villkoren för skattebefrielse — t. ex. hemmafruor och förtidspensionärer — och som fått bidrag till anskaffande av bil enligt förordningen, SFS nr 544/1965.

Det förhållandevis ringa antalet ansökningar, som hitintills ingivits, kan bero på flera orsaker. Informationen om att ändringsbidrag skulle kunna sökas även för invalidfordon i samband med högertrafikens införande blev bekant för relativt kort tid sedan. HTK:s PM i frågan kom, som nämnts här ovan, ut den 3.5.66. Vi vill nämna att DHR har sökt komplettera HTK:s information, bl. a. genom särskilt framställt material, som distribuerats till förbundets lokalavdelningar och genom vår tidskrift SHT.

Antalet ansökningar bör ej ses som ett utslag på storleksordningen av de *parkeringsproblem*, som den handikappade bilägaren får i ett samhälle med högertrafik. Flertalet av dessa bilägare anser inte, att en högerstyrd bil i högertrafik är en tillfredsställande lösning av ett parkeringsproblem. Antalet ansökningar om utbytesbidrag till anskaffande av högerstyrd bil synes bekräfta ett sådant konstaterande. Föraren av en sådan bil kommer att ur trafiksynpunkt sitta på "fel" sida. Man kan utgå ifrån att en högerstyrd bil blir en ytterst sällsynt bil i högertrafik. Enligt HTK:s expertis är det svårare att köra en högerstyrd bil i högertrafik än att köra en vänsterstyrd bil i vänstertrafik. I det nu gällande trafiksystemet sitter, allmänt sett, förarna på samma sida i bilen, varför det körtekniska problemet är gemensamt för alla förare. Ett utbyte av en vänsterstyrd bil till en högerstyrd blir också en dyrbar lösning för såväl samhället som den enskilde.

En högerstyrd bil kan även av manövertekniska skäl mera sällan utgöra en lösning för handikappade. Manöverorganen i en högerstyrd bil har på väsentliga punkter en spegelvänd placering jämfört med en bil med vänsterratt. Växelspaken sitter t. ex. på rattens vänstra sida, likaså en del andra för körningen viktiga reglage. I de fall den handikappade använder *handmanövrerad* fotbroms har föraren, som regel, reglaget placerat på höger sida om ratten. I en bil med högerratt medger inte utrymmet mellan ratt och dörr en sådan placering av handreglaget i de biltyper, som i det här sammanhanget vanligtvis användes. Reglaget skulle av detta skäl monteras på vänster sida om ratten. I många fall tillåter inte förarens grad och typ av handikapp en sådan placering av bromsreglaget.

Genomförandet av högertrafik kräver att alla trafikanter måste lära in ett nytt beteendemönster. En förare som är van vid en vänsterstyrd bil och i samband med högertrafiken anskaffar en högerstyrd bil får därigenom ett extra omställningsproblem. Förutom att han skall träna in ett annat beteende i trafiken skall han därutöver lära sig en på flera punkter ny placering av bilens manöverorgan. En sådan lösning av ett problem, som till sitt innehåll är lokaliserat till en fråga om *parkering* av fordonet, kan, enligt DHR:s mening, inte utgöra en generell lösning av de handikappades problem i samband med i- och urstigandet av fordonet. Samhället bör komplettera redan vidtagna åtgärder i samband med övergången till högertrafik genom att införa vissa undantagsbestämmelser för invalidfordonen vid deras parkering. Förbundet vill föreslå att handikappade bilägare vid högertrafikens genomförande får rättighet att parkera fordonet på gatans eller vägens *vänstra sida*. För handikappade, som har sådana skador, att de har svårt att resa sig upp eller sätta sig ned, när nivåskillnad föreligger mellan gång- och körbana, bör bilen, i de fall den parkeras på vägens *högra sida*, få parkeras där så kan anses lämpligt med ena sidans hjul på trottoaren.

I flera länder med högertrafik finns möjligheten för fordonsägare i allmänhet att parkera fordonet vid vägens *vänstra sida*. Vissa trafiksäkerhetsskäl skulle kunna tala emot en på nämnt sätt genomförd ordning för handikappade bilägare. Vid omställningsskedet till högertrafik skulle ett vänsterparkerat fordon kanske förvilla en annan bilförare om den gällande trafikriktningen. Om det i informationen från HTK inför trafikomläggningen upplystes, att *vänsterparkerade* fordon är *invalidfordon*, skulle en befarad förväxling i detta hänseende sannolikt ej behöva uppstå. Om en sådan parkeringsrättighet skulle bedömas som ogenomförbar i samband med trafikomställningen, bör det prövas om förslaget kan genomföras viss tid efter övergången till högertrafik.

DHR har i skrivelse den 13 september 1966 till nämnda statsråd även hemställt att frågan snarast aktualiseras om de handikappade bilägarnas behov av viss företrädesrätt vid parkering.

Interpellationer

Den 9 december 1966 besvarades interpellationer om åtgärder för handikappade i samband med övergången till högertrafik. Bl. a. meddelade chefen för kommunikationsdepartementet att en särskild detaljplan för information till de handikappade i anledning av övergången till högertrafik var under utarbetande i samråd mellan högertrafikkommissionen och statens handikappråd under medverkan från de handikappades organisationer. Vidare nämndes, att väg- och vattenbyggnadsstyrelsen delgett samtliga väghållare i riket handikapprådets synpunkter och önskemål i fråga om möjligheterna att göra trafikmiljön mera handikappvänlig. Det uppgavs också att de bussar — ombyggda eller helt nya — som sätts in i trafik i samband med övergången till högertrafik har en mera handikappvänlig utformning med bl. a. lägre instegshöjd. Särskilda rekommendationer i detta avseende har gått ut till trafikföretagen och till de verkstäder som arbetar med om- och nybyggnad av bussar.

Motionerna

Till stöd för sitt ovan redovisade yrkande om rätt för handikappade bilförare att efter övergången till högertrafik stanna och parkera bilen på vägens vänstra sida i färdriktningen anför motionärerna bl. a. följande. De flesta bilar som används i Sverige är vänsterstyrda. Detta gäller även de flesta invalidfordon. Vid omläggningen till högertrafik kommer detta att innebära att den närmaste dörren för föraren öppnas mot körbanan. För normalt rörliga förare är det inget problem att i stället använda den dörr som öppnas mot väggkanten. För handikappade är detta ofta tekniskt omöjligt. Problemet blir särskilt markant för personer som färdas i rullstol. Många handikappade kommer därmed att befinna sig i den situationen att de varje gång de skall stiga in i eller lämna sin bil får blockera en stor del av körbanan till vänster om bilen under en ganska avsevärd tid. Det är lätt att förstå hur störande detta kommer att bli framför allt i storstadstrafik och vilket obehag det kommer att innebära för den handikappade. Det enklaste sättet att lösa problemet med handikappades möjligheter att stiga ur och i sina bilar är att ge handikappade rätt att stanna och parkera sina bilar på vänstra sidan av vägen från körriktningen sett. En sådan rättighet för de handikappade bilförarna bör genomföras omedelbart i samband med omläggningen till högertrafik.

Motionärerna berör också frågan om de handikappades svårigheter att utnyttja kollektiva trafikmedel. Trots upprepade framstötningar från handikapporganisationerna har enligt motionärerna mycket få trafikbolag gjort några särskilda ansträngningar för de rörelsehämmades bekvämlighet. Fler ledstänger i bussar och spårvagnar, sittplatser lämpade för rörelsehämmade, samt låga trappsteg i dörrarna är önskemål som är lätta att beakta. När det gäller tågtrafiken gäller de mest uppenbara bristerna de rörelsehämmades möjligheter att ta sig till och från tågen. Branta trappor, avsaknaden av hissar försvårar också avsevärt framkomligheten för de handikappade resenärerna.

Beträffande motionernas fullständiga innehåll hänvisas till motionen II:810.

Remissyttrandena

Av remissinstanserna uttalar sig endast *Statens handikappråd* i positiv riktning i fråga om motionsyrkandet om rätt för de handikappade bilförarna att parkera på vänster sida efter övergången till högertrafik. Rådet åberopar DHR:s ovan berörda framställning till Kungl. Maj:t och säger sig i stort kunna ansluta sig till denna. Rådet anser sammanfattningsvis att starka skäl talar för att undantag i största möjliga utsträckning göres för rörelsehindrade bilförare. Övriga remissmyndigheter — *rikspolisstyrelsen*, *väg- och vattenbyggnadsstyrelsen*, *trafiksäkerhetsrådet* och *högertrafikkommissionen* — anser att motionerna med hänsyn till riskerna från trafik-säkerhetssynpunkt inte bör föranleda någon riksdagens åtgärd. De tre sistnämnda remissinstanserna anger närmare på vad sätt frågorna enligt deras mening bör lösas.

Sedan *rikspolisstyrelsen* lämnat en redogörelse för innehållet i 45 § 1 mom. och 49 § 1 mom. VTF i deras lydelse fr. o. m. den 3 september 1967 konstaterar styrelsen vid en jämförelse mellan dessa bestämmelser och de nuvarande för vänstertrafik att en högst väsentlig skärpning inträtt. Styrelsen säger att i alla de fall detta är möjligt de kommande bestämmelserna på ett mera uttalat sätt slår vakt om fordonsföraren och hans del av körbanan genom att på vissa vägar och gator med dubbelriktad fordons- trafik förhindra intrång på den egna väghalvan. Det framhålls sålunda bl. a. att fordon ej ens med något hjul får föras till vänster om långsgående heldragen vit linje. De för högertrafik så trafikfarliga vänstersvängarna blir härigenom helt förbjudna på dessa vägavsnitt. Bestämmelserna syftar alltså till att på allt sätt trygga framkomligheten och skapa bästa möjliga förutsättningar för en smidigt flytande och säker trafik.

Trafiksäkerhetsrådet befarar att sådant tillstånd som motionärerna föreslår skulle skapa större risker i trafiken än om den avsedda trafikantkategorien nödgades att vid in- och avstigning i sina bilar förekomma på körbanan.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen åberopar till stöd för sin inställning till frågan högertrafikkommissionens vetenskapliga arbetsgrupps *utredning om felbeteende och kritiska situationer efter övergången från vänster- till högertrafik*. Av denna framgår att återfall till vänsterbeteende lätt sker, då andra bilar stått parkerade på vänster sida, vid utfart efter stillastående samt från parkering. Uppställning av handikappfordon i enlighet med motionärernas förslag skulle således enligt styrelsen kunna innebära påtagligt ökade risker för felbeteende för såväl den som parkerar som för andra trafikanter.

I flera yttranden framhålls att det av motionärerna påtalade problemet för de handikappade kan i viss utsträckning lösas genom *ombyggnad eller nyanskaffning av de handikappades fordon*.

Högertrafikkommissionen har funnit att åtgärder, som möjliggör för svårt rörelsehämmade bilförare att efter trafikomläggningen använda högra bildörren för i- och urstigning, bör anses utgöra sådana nödvändiga åtgärder för vilka kostnadsersättning av statsmedel utgår (se SFS 1964:99). De åtgärder som kommer i fråga är i vissa fall ändringar i bilarnas utrustning eller inredning och i andra fall byte till högerstyrda bilar.

Kommissionen påpekar dock att byte till högerstyrd bil betyder att föraren går miste om de fördelar som placeringen till vänster anses medföra i högertrafik och att detta kan vara ett starkt skäl för att behålla en vänsterstyrd bil. Med hänsyn härtill framhåller kommissionen det stora värde det har att särskilda *parkeringsplatser* för invalidfordon med möjligheter till skyddad i- och urstigning anordnas i ökad utsträckning.

Handikapprådet delar DHR:s uppfattning att parkeringsproblemet för rörelsehindrade bilförare i varje fall icke på kort sikt kan lösas genom att sådana handikappade i nämnvärd utsträckning skaffar sig högerstyrda bilar. Det är ovisst om det ens kommer att kunna ske på längre sikt — bl. a. därför att andrahandsvärdet på högerstyrda bilar torde komma att bli lågt.

Utöver vad DHR anført i sin framställning till Kungl. Maj:t har *DHR* anført följande i fråga om parkeringsplatser för invalidfordon.

Det förhållandet att man i anvisningar för samhällsplanering för handikappade förordar anläggande av särskilda parkeringsplatser för handikappade på vissa platser, löser icke parkeringsproblemen i stort. I mycket liten utsträckning har dessa anvisningar beaktats. Man kan inte heller räkna med att parkeringsplatser kan reserveras i så stor utsträckning att det tillgodoser grupperns behov av parkering vid bostäder, arbetsplatser, serviceinstitutioner, kulturella institutioner och andra institutioner som ingår i den dagliga livsföringen.

Handikapprådet ansluter sig till DHR:s uppfattning att problemet icke heller i högre grad kan lösas genom att de rörelsehindrade får ökade möjligheter att använda för dem reserverade parkeringsplatser. Rådet anser det dock ytterst angeläget att sådana parkeringsplatser i ökad utsträckning anskaffas.

Enligt *trafiksäkerhetsrådet* bör de påtalade svårigheterna mötas med en väl underbyggd *information* till de handikappade om riskerna i förevarande situationer och med angivande från fall till fall av möjligheter att stanna eller uppställa fordonen på sådana näraliggande platser, där säkrare in- och avstigningar kan ske.

I de fall där invaliditeten är av sådan art, att den handikappade inte kan ta sig ut ur bilen annat än på vänster sida anser *väg- och vattenbyggnadsstyrelsen* att ett par bestämmelser i *VTF* kan erbjuda en lösning. Sålunda kommer enligt 49 § 1 mom. vägtrafikförordningen i dess lydelse efter den 3 september 1967 förbud inte att finnas

mot stannande eller uppställning på vänster sida, och jämlikt 63 § kan undantag medges från lokal trafikföreskrift rörande stannande och uppställning.

Handikapprådet framhåller att rätt att parkera på vänster sida redan nu föreligger på vägar och gator med enkelriktad trafik. Denna rätt uppges dessutom finnas allmänt där icke spärrlinje markerats på vägen eller gatan. Problemet ökar i betydelse genom att spärrlinjer kommer att dragas i väsentligt större utsträckning, vilket förutses komma att ske i samband med högertrafikomläggningen. Det skulle enligt rådet bli än mer markerat vid en svensk anslutning till en enhetlig nordisk vägtrafiklagstiftning — en fråga till vilken ställning ännu icke tagits.

Vad gäller av motionärerna föreslagna åtgärder för att underlätta för de handikappade att begagna *kollektiva trafikmedel* framhåller *trafiksäkerhetsrådet* som angeläget ur trafiksäkerhetssynpunkt, att denna fråga blir tillfredsställande beaktad. Möjligheter torde förefinnas till överenskommelse mellan de handikappades organisationer och de ifrågavarande transportföretagen, sedan det väl utretts, vilka krav på säkerhet de handikappade är berättigade att ställa i hithörande sammanhang och genom vilka konkreta åtgärder dessa krav skall kunna tillgodoses.

Högertrafikkommissionen uppger att övergången till högertrafik för med sig viss förbättring av möjligheterna för handikappade att utnyttja kollektiva trafikmedel. Anpassningen av bussparken till högertrafik innebär nämligen att en ganska stor del av det äldre beståndet slås ut och ersätts med nya bussar av modernare, mera handikappvänlig typ.

Utskottet

Från och med den 3 september 1967, då övergången till högertrafik kommer att äga rum, gäller enligt VTF att stannande och uppställning av fordon skall såvitt möjligt ske på högra sidan av vägen. Bestämmelsen skärps i det förslag som Nordisk vägtrafikkommitté framlagt genom att däri föreslås som huvudregel att fordon skall få stannas eller parkeras endast på högra sidan i färdriktningen. På väg med enkelriktad trafik får dock fordon enligt förslaget stannas eller parkeras på vänstra sidan.

Motionärerna hemställer att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t anhåller om sådan ändring av VTF att handikappade bilförare i samband med omläggningen till högertrafik ges rätt att stanna och parkera fordonet på vägens vänstra sida i färdriktningen. Till stöd för yrkandet anför motionärerna bl. a. följande. De flesta bilar som används i Sverige är vänsterstyrda. Detta gäller även invalidfordonen. Vid omläggningen till högertrafik medför detta att dörren närmast föraren kommer att öppnas mot körbanan. För handikappade kan det ofta vara tekniskt omöjligt att använda den högra dörren som sålunda öppnas mot väggkanten. Många handikappade kommer därför att vid in- eller urstigning använda den vänstra dörren och därigenom blockera en stor del av körbanan. Det enklaste sättet att lösa problemet är att ge de handikappade rätt att stanna eller parkera sina bilar på vänstra sidan. Motionärerna fäster

i sammanhanget också uppmärksamheten på de handikappades svårigheter att utnyttja kollektiva trafikmedel och framför i samband därmed ovan närmare redovisade önskemål från de handikappade att bättre och lättare kunna utnyttja dessa trafikmedel. Motionärerna hemställer att de av dem framförda synpunkterna måtte beaktas.

Bortsett från handikapprådet, som i huvudsak åberopar DHR:s synpunkter i frågan, avstyrker remissorganen av trafiksäkerhetsskäl den föreslagna rätten att stanna eller parkera på vänster sida. I stället förordas att problemet i viss utsträckning löses genom ombyggnad eller utbyte av de handikappades fordon, för vilket kostnadsättning utgår av statsmedel i de fall åtgärden är föranledd av övergången till högertrafik. Byte till högerstyrd bil betyder dock att föraren går miste om de fördelar som placeringen av ratten till vänster medför i högertrafik. Därför har även andra åtgärder ansetts böra vidtagas. Främst har man därvid haft i åtanke särskilda parkeringsplatser för invalidfordon med skyddad i- och urstigning samt information till handikappade om de risker in- och urstigning på vägen medför.

Från handikapprådets sida har häremot anförts att de handikappade knappast kommer att skaffa sig högerstyrda bilar bl. a. därför att andrahandsvärdet på dessa blir lågt. Endast ett fåtal personer har också begärt att få sina bilar ombyggda eller utbytta. Vidare har anförts att man i mycket liten utsträckning i samhällsplaneringen beaktat de anvisningar som getts för att stimulera anläggandet av särskilda parkeringsplatser för handikappades fordon. Inte heller kommer parkeringsplatser att kunna reserveras i så stor utsträckning att det tillgodoser behovet härav vid bostäder, arbetsplatser och institutioner som de handikappade normalt besöker.

Enligt utskottets mening bör alla rimliga åtgärder vidtas som kan minska de handikappade bilförarnas problem i trafiken. Syftet med det av motionärerna framlagda förslaget om visst undantag från parkeringsbestämmelserna är därför förtjänt av beaktande. Såsom flera remissinstanser framhåller torde dock ett sådant undantag vara ägnat att medföra ökade risker för felbeteende i trafiken såväl för de handikappade som för övriga trafikanter. Särskilt gäller detta om en bestämmelse av den föreslagna innebörden införs i samband med övergången till högertrafik innan trafikanterna ännu hunnit vänja sig vid den nya ordningen. I vart fall för närvarande bör därför något undantag ej medges. Frågan bör följas med uppmärksamhet.

Redan nu finns emellertid vissa möjligheter att åtminstone till en del bemästra de berörda problemen. Utskottet vill till en början framhålla den nämnda möjligheten till ombyggnad eller utbyte av de handikappades fordon. Ombyggnad torde emellertid inte komma att äga rum annat än i ett begränsat antal fall bl. a. därför att endast ett fåtal handikappade synes vilja få sina bilar högerstyrda och därför att bilar för vissa handikappade inte bör ombyggas av manövertekniska skäl. Problemet kommer sålunda att kvarstå framför allt i sådana fall då invaliditeten är av sådan art att den handikappade inte kan ta sig ur bilen annat än på vänster sida. För sådana handikappade torde dock enligt 63 § VTF undantag kunna meddelas från lokala trafikföreskrifter i fråga om parkering och uppställning. Aktuellt i sammanhanget är också stadgandet i 77 § VTV av innehåll att Kungl. Maj:t eller den myndighet Kungl.

Maj:t förordnar får meddela bestämmelser därest beträffande visst fordon eller visst slag av fordon undantag i särskilt hänseende finnes vara påkallat från VTF.

På sikt bör också svårigheterna för de handikappade minska genom att fler nya parkeringsplatser för invalidfordonen kommer till stånd. Enligt utskottets mening bör det vara en angelägen uppgift för kommunerna att tillse att parkeringsplatser iordningställes och reserveras för de handikappade.

Vad härefter gäller de handikappades möjligheter att utnyttja kollektiva trafikmedel kommer övergången till högertrafik att föra med sig viss förbättring härvidlag. Enligt högertrafikkommissionen innebär nämligen anpassningen av bussparken till högertrafik att en ganska stor del av det äldre beståndet slås ut och ersätts med nya bussar av modernare, mera handikappvänlig typ. Utskottet understryker vikten av att utvecklingen mot ökad bekvämlighet för de rörelsehämmade fortsätter inte bara vad gäller bussarna utan beträffande de kollektiva trafikmedlen över huvud. Någon särskild åtgärd från riksdagens sida synes dock inte vara påkallad i detta sammanhang.

På grund av vad sålunda anförts får utskottet hemställa,

att förevarande motioner, I:641 och II: 810, icke måtte föranleda någon riksdagens åtgärd.

Stockholm den 30 mars 1967

På tredje lagutskottets vägnar:

ERIK ALEXANDERSON

Vid detta ärendes behandling har närvarit:

från f ö r s t a kammaren: herrar Alexanderson, Göran Karlsson, Svante Kristiansson, Erik Jansson, Åkesson, Lidgard*, fru Landberg och herr Fälldin;

från a n d r a kammaren: herrar Johansson i Torp, Nyberg*, fru Torbrink*, herrar Sundelin, From, Hammarberg, Josefson i Arrie* och Krönmark*.

*) Ej närvarande vid utlåtandets justering.