

Nr 1395

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

(Lika lydande med motion nr 1187 i Första kammaren)

I Kungl. Maj:ts proposition nr 109 framlägges bl. a. förslag om bemyndigande för Kungl. Maj:t att förbjuda trafik under veckoslut och större helger med tyngre lastbilar med eller utan tillkopplat fordon. Motivet för ett sådant förbud skulle vara att skapa större trafiksäkerhet.

Vägtrafiken har ökat kraftigt under de senaste årtiondena, och en omfattande expansion beräknas ske också under den överblickbara framtiden. Det kan inte råda några delade meningar i fråga om nödvändigheten av åtgärder som leder till ökad säkerhet i trafiken. Förslag i detta syfte har vid upprepade tillfällen framförts från vårt håll men avvisats av riksdagsmajoriteten. Kraftfulla åtgärder borde ha satts in så att den allvarliga situation som nu råder på trafiksäkerhetens område kunde ha undvikits.

Vi finner anledning att här erinra om de omfattande nedläggningar av järnvägar som ägt rum i vårt land under de senaste årtiondena. Godsbefordran har i stor utsträckning överförts från järnväg till väg utan beaktande av de trafiksäkerhetsrisker som naturligtvis måste följa av en trafikökning om särskilda åtgärder inte vidtages. Det är angeläget, att denna utveckling bryts. De tunga, långväga transporterna bör i så stor utsträckning som möjligt ske på järnväg.

Förbud mot lastbilstrafik är en åtgärd som ensidigt drabbar en viss företagargrupp och begränsar möjligheterna för denna att maximalt utnyttja sitt kapital. Följden måste bli stegrade fraktkostnader. Vi vill också rikta principiella invändningar mot att nyttotrafiken inskränks. Vägnetet är i hög grad byggt med tanke på näringslivets utvecklingsmöjligheter, och det måste framföras starka skäl mot att nyttotrafiken i första hand drabbas av trafiksäkerhetsåtgärder *av detta slag.*

I propositionen anges, att statistiken klart tyder på att lastbilarna är delaktiga i flera allvarliga olyckor än andra bilar och att detta särskilt skulle gälla dödsolyckorna. Den återopade statistiken presenteras emellertid inte i propositionen.

Det är anmärkningsvärt att ett förslag som detta lägges fram utan att grundas på något egentligt utredningsmaterial. Lastbilarnas delaktighet i olyckor kan inte enbart bero på dessa bilar utan hör givetvis även samman med uppträdandet hos förare av andra typer av fordon. Information, upp-

lysning och propaganda medförande att riskfyllda omkörningar komme att undvikas skulle säkerligen ej oväsentligt minska antalet svåra olyckor.

Lastbilarnas långsamhet anförs i propositionen som en bidragande orsak till deras förmenta trafikfarlighet. Det finns anledning påpeka att t. ex. fordon med husvagn också hör till de långsamgående och sålunda med minst lika stor rätt borde komma i fråga, när det gäller trafiksäkerhetsåtgärder. Vi finner det angeläget, att närmare utredningar görs i syfte att närmare klarlägga bl. a. trafikfarligheten hos olika kategorier av långsamgående fordon.

Det är givetvis angeläget att gällande trafikföreskrifter följes. En förstärkning av trafikövervakningen måste ske. Särskilt gäller det att beivra att fartgränser överträdes och att tillse att fordonen framföres med tillräckligt långt avstånd sinsemellan.

Frivilliga insatser för att minska den tunga trafiken under helger och veckoslut bör eftersträvas. Aktioner i detta syfte har gjorts under senare år. Inför årets påskhelg avgav Landsvägstrafikens samarbetsdelegation en rekommendation av följande lydelse:

Delegationen har till uppgift att i samråd med myndigheterna främja trafiksäkerheten. Under våren och sommaren 1970 kommer trafiken i samband med helger och veckoslut att kraftigt öka. Något underlag, som gör det möjligt att ur trafiksäkerhetssynpunkt på ett säkert sätt bedöma lastbilstrafikens inverkan på övrig trafik, föreligger icke för närvarande. Delegationen anser därför det oundgängligen nödvändigt, att bättre underlag skapas för en bedömning av lastbilens roll som olycksfaktor i trafiken. I avbidan på att sådant underlag kan införskaffas, kan det ändock ur skilda synpunkter vara motiverat att söka begränsa inslaget av tung lastbilstrafik vid veckoslut och helger under våren och sommaren. Den förutsedda totala trafikökningen på vägarna motiverar också särskild hänsyn i körsättet från den tunga lastbilstrafikens sida. Delegationen har därför beslutat rekommendera sina medlemmar och transportörer följande:

Undvik körning under veckoslutens trafiktoppar!

Anpassa avgångstiderna så att utfartsvägarna från de stora städerna samt riksvägar och andra större vägar i minsta möjliga mån begagnas under de timmar, då personbilstrafiken är som tätast.

Håll väl till höger och underlätta omkörningar!

De hastighetsbegränsade tunga lastbilarna behöver inte orsaka bilköer. Om det ändå uppstår köer på trånga vägvagnsnitt, stanna på lämplig plats och släpp förbi den snabbare trafiken.

Kompiskörning får ej förekomma!

Avståndet skall vara så stort mellan bilarna, att omkörning kan ske riskfritt. Begagna varje tillfälle att underlätta sådana omkörningar. Stressa inte framförvarande bilförare genom att ligga för nära. Tänk på att lastbilens storlek ofta gör ett starkt intryck på ovana personbilförare.

Vi anser att resultatet av trafikbegränsningar på frivillighetens väg bör avvaktas innan det i propositionen begärda bemyndigandet ges till Kungl.

Maj:t. Vidare bör en intensifierad information om trafiksäkerhetsfrågor ges till långtradarförarna. Det bör bl. a. ske genom anordnandet av kurser. Utländska förare som trafikerar svenska vägar bör erhålla särskild information i skriftlig form om frågor som rör trafiksäkerheten, när de passerar gränsen till Sverige.

Enligt vår mening måste sålunda större kunskaper om trafiken, effekten av frivilliga begränsningar med avseende på framkomlighet, olycksfrekvens samt olägenheter för producenter och konsumenter, transportföretag och anställda inhämtas och redovisas innan riksdagen kan ta ställning till det begärda bemyndigandet. Mot den bakgrunden bör riksdagen avslå propositionen i denna del.

Med hänvisning till vad som ovan anförts hemställas,

att riksdagen måtte vid sin behandling av Kungl. Maj:ts proposition nr 109

1. besluta att avslå begäran om bemyndigande för Kungl. Maj:t att under vissa omständigheter förbjuda trafik med tyngre lastbilar,

2. i skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla om utredning beträffande olika fordonskategoriers delaktighet i trafikolyckor samt beträffande konsekvenserna för näringsliv och samhälle av eventuellt förbud mot lastbilstrafik under vissa omständigheter,

3. i skrivelse till Kungl. Maj:t uttala, att utländska långtradarförare, vilka trafikerar svenska vägar, må erhålla skriftlig information om svenska trafiksäkerhetsfrågor vid passerande av gränsen till Sverige, samt

4. i skrivelse till Kungl. Maj:t uttala att fortbildningskurser i trafiksäkerhet måtte anordnas för långtradarförare.

Stockholm den 24 april 1970

Bertil Jonasson (cp)

Åke Polstam (cp)

Anna-Lisa Nilsson (cp)

Arne Persson (cp)
i Heden

Sven Johansson (cp)
i Skärstad

Torsten Gustafsson (cp)
i Stenkyrka

Bertil Johansson (cp)
i Växjö