



Trafiksäkerhet

Sammanfattning

I betänkandet behandlar utskottet trafiksäkerheten inom vägtrafiken med utgångspunkt från 120 motionsyrkanden från främst den allmänna motions-tiden 2004 och 2005.

Utskottet konstaterar att omfattande och angelägna åtgärder vidtas för att förbättra trafiksäkerheten och att antalet förolyckade i trafiken minskar. Antalet dödade och skadade i vägtrafiken minskar dock inte i en takt som är förenlig med de av riksdagen beslutade trafiksäkerhetsmålen. Det finns, enligt utskottets mening, risk för att etappmålet om högst 270 dödade 2007 inte kommer att uppnås. Utskottet framhåller att det långsiktiga målet att ingen skall dödas eller skadas allvarligt i vägtrafiken skall bestå. En fördjupad analys behövs dock av hittillsvarande resultat och olika åtgärders effektivitet. Syftet med en sådan analys är dels att påskynda en utveckling mot nollvisionen, dels att skapa ett bra beslutsunderlag för att formulera ett nytt etappmål. Utskottet utgår ifrån att regeringen återkommer till riksdagen med en sådan analys.

Utskottet har erfarit att borttagande av övergångsställen är ett särskilt hinder för synskadade. Utskottet anser att det finns brist på information när det gäller trafiksäkerhet och tillgänglighet för synskadade. Utskottet föreslår därför att riksdagen ger regeringen till känna att en samlad redovisning av åtgärder för att öka trafiksäkerheten för synskadade bör ske.

Utskottet anser vidare att det är angeläget att arbetet med att kvalitetsbedöma alkalås intensifieras. På eget initiativ föreslår utskottet att riksdagen ger regeringen till känna att Vägverket bör ges ett tidsatt uppdrag att genomföra kvalitetsbedömningar av alkalås.

Med undantag för de motioner som rör trafiksäkerheten för synskadade avstyrker utskottet behandlade motionsförslag med hänvisning till pågående beredningsarbete samt den uppgiftsfördelning som råder inom trafiksäkerhetsområdet, där flera frågor avgörs av regeringen, Vägverket samt lokala och regionala organ.

I betänkandet finns 14 reservationer och 3 särskilda yttranden.

Innehållsförteckning

Sammanfattning	1
Utskottets förslag till riksdagsbeslut	4
Redogörelse för ärendet	7
Ärendet och dess beredning	7
Utskottets överväganden	8
Mål och prioriteringar	8
Bakgrund	8
Motionerna	17
Alkohol i trafiken	19
Bakgrund	19
Motionerna	26
Utskottets ställningstagande	30
Förarutbildning	33
Bakgrund	33
Motionerna	34
Utskottets ställningstagande	37
Körkorts- och behörighetsfrågor	40
Bakgrund	40
Motionerna	41
Utskottets ställningstagande	44
Barn och ungdomar	46
Bakgrund	46
Motionerna	50
Utskottets ställningstagande	53
Äldre i trafiken	55
Bakgrund	55
Motionerna	57
Utskottets ställningstagande	57
Synskadade i trafiken	58
Bakgrund	58
Motionerna	59
Utskottets ställningstagande	60
Cyklister, mopedister och motorcyklister	61
Bakgrund	61
Motionerna	64
Utskottets ställningstagande	66
Hastighetsgränser	67
Bakgrund	67
Motionerna	70
Övervakning och ägaransvar vid automatisk hastighetsövervakning	73
Bakgrund	73
Motionerna	77
Utskottets ställningstagande	78
Vissa trafikbestämmelser	79
Bakgrund	79
Motionerna	81

Utskottets ställningstagande	83
Trafikförseelser och sanktioner	84
Bakgrund	84
Motionerna	86
Utskottets ställningstagande	87
Övriga trafiksäkerhetsfrågor	89
Bakgrund	89
Motionerna	90
Utskottets ställningstagande	92
Reservationer	94
1. Mål och prioriteringar, punkt 1 (m, fp, kd, c)	94
2. Alkohol i trafiken, punkt 2 (m, fp, kd, c)	95
3. Förarutbildning, punkt 3 (m, fp, kd, c)	96
4. Körkorts- och behörighetsfrågor, punkt 4 (fp)	98
5. Körkorts- och behörighetsfrågor, punkt 4 (kd)	98
6. Barn och ungdomar, punkt 5 (m, fp, kd, c)	99
7. Barn och ungdomar, punkt 5 (v)	100
8. Cyklist, mopedister och motorcyklist, punkt 8 (fp)	101
9. Cyklist, mopedister och motorcyklist, punkt 8 (kd)	101
10. Hastighetsgränser, punkt 9 (m)	102
11. Övervakning och ägaransvar vid automatisk hastighetsövervakning, punkt 10 (c, mp, –)	103
12. Vissa trafikbestämmelser, punkt 11 (m, fp, c)	103
13. Trafikförseelser och sanktioner, punkt 12 (kd)	104
14. Trafikförseelser och sanktioner, punkt 12 (mp, –)	105
Särskilda yttranden	107
1. Alkohol i trafiken, punkt 2 (fp, kd, c)	107
2. Alkohol i trafiken, punkt 2 (v)	108
3. Förarutbildning, punkt 3 (fp, kd, c)	108
<i>Bilaga</i>	
Förteckning över behandlade förslag	110
Motion väckt med anledning av prop. 2005/06:30	110
Motioner från allmänna motionstiden hösten 2004	110
Motioner från allmänna motionstiden hösten 2005	110

Tabeller

Antalet dödade i vägtrafikolyckor åren 1996–2005	9
Antal alkohol- eller drogrelaterade olyckor samt övriga olyckor i södra Sverige 1997–2003	21
Andel omkomna bilförare med alkohol- eller drogpåverkan efter ålder	22
Hastighetsöverträdelser, andel trafikarbete över hastighetsgräns (procent)	68

Utskottets förslag till riksdagsbeslut

1. Mål och prioriteringar

Riksdagen avslår motionerna 2005/06:T380 yrkandena 1 och 2, 2005/06:T495 yrkandena 1, 4, 6 och 7 samt 2005/06:T609 yrkande 5.

Reservation 1 (m, fp, kd, c)

2. Alkohol i trafiken

Riksdagen ger regeringen till känna vad utskottet anför om att regeringen säkerställer att det sker en oberoende kvalitetsbedömning av alkoholås som finns på marknaden. Därmed avslår riksdagen motionerna 2005/06:Ju382 yrkandena 6, 7 och 10, 2005/06:Ju484 yrkandena 6 och 7, 2005/06:So3 yrkande 10, 2005/06:So313 yrkande 4, 2005/06:T311, 2005/06:T380 yrkandena 5 i denna del, 9 och 15–19, 2005/06:T388, 2005/06:T414 yrkandena 1 och 2, 2005/06:T445, 2005/06:T538 i denna del, 2005/06:T552, 2005/06:T554, 2005/06:T609 yrkandena 1, 2 och 10, 2005/06:T610 yrkande 3 och 2005/06:T613 yrkande 1.

Reservation 2 (m, fp, kd, c)

3. Förarutbildning

Riksdagen avslår motionerna 2004/05:T461 yrkande 13, 2005/06:Sk297 yrkande 2, 2005/06:T205, 2005/06:T225, 2005/06:T227, 2005/06:T243, 2005/06:T267, 2005/06:T269 yrkandena 1 och 2, 2005/06:T380 yrkande 8, 2005/06:T386, 2005/06:T562 yrkandena 9 och 10, 2005/06:T585 och 2005/06:T609 yrkandena 4, 7 och 9.

Reservation 3 (m, fp, kd, c)

4. Körkorts- och behörighetsfrågor

Riksdagen avslår motionerna 2005/06:Ju380 yrkande 14, 2005/06:T202, 2005/06:T204, 2005/06:T302, 2005/06:T394, 2005/06:T399, 2005/06:T415 yrkandena 1 och 2, 2005/06:T432, 2005/06:T452, 2005/06:T476, 2005/06:T489 och 2005/06:T609 yrkande 11.

Reservation 4 (fp)

Reservation 5 (kd)

5. Barn och ungdomar

Riksdagen avslår motionerna 2005/06:Ub428 yrkande 21, 2005/06:T208, 2005/06:T291, 2005/06:T336 yrkandena 1–3, 2005/06:T380 yrkandena 4 och 5 i denna del, 2005/06:T384, 2005/06:T538 i denna del, 2005/06:T544 och 2005/06:T592.

Reservation 6 (m, fp, kd, c)

Reservation 7 (v)

6. Äldre i trafiken

Riksdagen avslår motionerna 2005/06:T342 och 2005/06:T448.

7. Synskadade i trafiken

Riksdagen ger regeringen till känna vad utskottet anför om behovet av en god trafiksäkerhet och tillgänglighet för synskadade i trafiken. Därmed bifaller riksdagen motionerna 2005/06:T417 yrkande 2 och 2005/06:T451 samt avslår motion 2005/06:T417 yrkande 1.

8. Cyklister, mopedister och motorcyklister

Riksdagen avslår motionerna 2005/06:T259, 2005/06:T298, 2005/06:T380 yrkandena 6 och 7, 2005/06:T408, 2005/06:T543 och 2005/06:T609 yrkandena 6, 13 och 14.

Reservation 8 (fp)

Reservation 9 (kd)

9. Hastighetsgränser

Riksdagen avslår motionerna 2005/06:T301, 2005/06:T314 och 2005/06:T600.

Reservation 10 (m)

10. Övervakning och ägaransvar vid automatisk hastighetsövervakning

Riksdagen avslår motionerna 2005/06:T518 och 2005/06:T562 yrkandena 6 och 7.

Reservation 11 (c, mp, –)

11. Vissa trafikbestämmelser

Riksdagen avslår motionerna 2005/06:T237, 2005/06:T335 yrkandena 1–3, 2005/06:T409, 2005/06:T471 yrkandena 1 och 2, 2005/06:T495 yrkande 3, 2005/06:T503, 2005/06:T514 och 2005/06:T595.

Reservation 12 (m, fp, c)

12. Trafikförseelser och sanktioner

Riksdagen avslår motionerna 2005/06:T231, 2005/06:T296 yrkande 8, 2005/06:T361, 2005/06:T562 yrkandena 1–3 och 2005/06:T609 yrkande 8.

Reservation 13 (kd)

Reservation 14 (mp, –)

13. Övriga trafiksäkerhetsfrågor

Riksdagen avslår motionerna 2004/05:T439, 2005/06:T378, 2005/06:T381 yrkandena 1 och 2, 2005/06:T442, 2005/06:T495 yrkande 5 och 2005/06:MJ450 yrkande 5.

Stockholm den 4 april 2006

På trafikutskottets vägnar

Claes Roxbergh

Följande ledamöter har deltagit i beslutet: Claes Roxbergh (mp), Carina Moberg (s), Elizabeth Nyström (m), Jarl Lander (s), Erling Bager (fp), Hans Stenberg (s), Johnny Gylling (kd), Peter Pedersen (v), Claes-Göran Brandin (s), Jan-Evert Rådström (m), Monica Green (s), Sven Bergström (c), Kerstin Engle (s), Björn Hamilton (m), Karin Svensson Smith (-), Börje Vestlund (s) och Christer Winbäck (fp).

Redogörelse för ärendet

Ärendet och dess beredning

Detta betänkande omfattar trafiksäkerhetsfrågor inom vägtrafiken med utgångspunkt från 120 motionsyrkanden som väckts under framför allt den allmänna motionstiden hösten 2004 och hösten 2005.

I samband med beredning av ärendet har utskottet sammanträffat med Vägverket, Vägtrafikinspektionen, NTF och företrädare för Trafikmedicinskt centrum vid Karolinska universitetssjukhuset i Huddinge. I ärendet har statsrådet Ulrica Messing, Näringsdepartementet, informerat utskottet. Vidare har ett antal skrivelser i ärendet kommit in till utskottet.

Den 23 februari 2006 anordnade trafikutskottet tillsammans med justitieutskottet en gemensam utfrågning om rattfylleri. Stenografiska uppteckningar från utfrågningen redovisas i justitieutskottets betänkande 2005/06: JU23.

Utskottets överväganden

Mål och prioriteringar

Utskottets förslag i korthet

Utskottet ser positivt på att antalet dödade i trafiken minskar och att omfattande och angelägna åtgärder vidtas för att förbättra trafiksäkerheten. Antalet dödade och skadade i vägtrafiken minskar dock inte i den takt som är förenlig med de av riksdagen beslutade trafiksäkerhetsmålen. Det finns, enligt utskottets mening, risk för att etappmålet om högst 270 dödade 2007 inte kommer att uppnås.

Utskottet framhåller att det långsiktiga målet att ingen skall dödas eller skadas allvarligt i vägtrafiken skall bestå. En fördjupad analys behövs av hittillsvarande resultat och olika åtgärders effektivitet. Syftet med en sådan analys är dels att påskynda en utveckling mot nollvisionen, dels att skapa ett bra underlag för att formulera ett nytt etappmål. Utskottet utgår ifrån att regeringen återkommer till riksdagen med en sådan analys och är därför inte berett att ta några initiativ innan ett fördjupat beslutsunderlag föreligger. Riksdagen bör mot denna bakgrund avslå samtliga motionsförslag om mål och utgångspunkter för trafiksäkerhetsarbetet.

Jämför reservation 1 (m, fp, kd, c).

Bakgrund

Riksdagens trafiksäkerhetsmål

Hösten 1997 beslutade riksdagen om den s.k. nollvisionen för vägtrafiken (prop. 1996/97:137, bet. 1997/98:TU4, rskr. 1997/98:11). Enligt nollvisionen skall det långsiktiga målet för trafiksäkerheten vara att ingen skall dödas eller skadas allvarligt inom vägtransportsystemet, och att transportsystemets utformning och funktion skall anpassas till de krav som följer av detta.

Våren 1998 fastställde riksdagen ett etappmål (prop. 1997/98:56, bet. 1997/98:TU10, rskr. 1997/98:266) om att antalet personer som dödas till följd av vägtrafikolyckor bör ha minskat med minst 50 % till år 2007–eller 270 personer – räknat från 1996 års nivå.

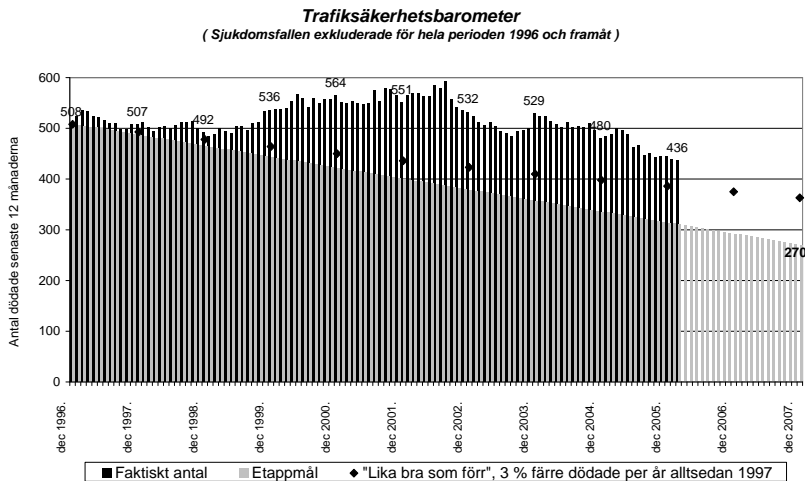
Härefter har de ovan nämnda besluten behandlats av riksdagen vid ett flertal tillfällen, senast under hösten 2004. Utskottet uttalade då i sitt av riksdagen godkända betänkande (bet. 2004/05:TU2) att utskottet ansåg att dessa mål skulle ligga fast. Utskottet framhöll vikten av ett långsiktigt mål

att sträva mot, ett mål som angav inriktningen på trafiksäkerhetsarbetet. Vidare ansåg utskottet att det var viktigt med ett etappmål som tydligt anger vad som skall uppnås vid en bestämd tidpunkt.

Utvecklingen av antalet omkomna i vägtrafiken

I nedanstående diagram återges Väg- och transportforskningsinstitutets redovisning och analys av antalet döda i vägtrafikolyckor under perioden 1996 t.o.m. 2005. Uppgifterna för 2005 är preliminära. I statistiken är förolyckade i vägtrafikolyckor till följd av bedömt sjukdomsfall för hela perioden exkluderade.

Antalet dödade i vägtrafikolyckor åren 1996–2005



Källa: VTI.

Av diagrammet framgår att 440 personer omkom i den svenska vägtrafiken 2005. Detta är de lägsta dödstaten sedan mitten av 1990-talet. Jämfört med 2004 är det en minskning med 40 personer, då 480 personer förolyckades i den svenska vägtrafiken. Antalet trafikdödade under den senaste tolv månadersperioden februari 2005–januari 2006 uppgick till ca 436.

Det minskade antalet omkomna i trafiken i Sverige under de senaste två åren, inklusive uppgifterna för januari 2006, ligger på en lägre nivå än under åren 1996–1998. Vid en sådan jämförelse med genomsnittligt antal döda i vägtrafiken uppgår minskningen till ca 12 %.

Enligt Väg- och transportforskningsinstitutet, VTI, har det skett en större procentuell minskning av antalet dödade på det svenska kommunala vägnätet jämfört med det statliga vägnätet. Det är främst färre fotgängare och cyklister som har omkommit på det kommunala vägnätet, vilket enligt VTI förklaras med utbyggnaden av gång- och cykelvägar. För det statliga vägnätet beror minskningen av antalet döda främst på utbyggnaden av två-plus-ett-vägar med körbaneseparering.

Av dem som dödades i trafiken under de senaste fem åren är 75 % män. Även med hänsyn tagen till färdsträcka löper män dubbelt så stor risk som kvinnor att omkomma i trafiken.

Det finns, enligt VTI, ett antal faktorer som har bidragit till att det totala antalet döda inte har minskat ytterligare jämfört med år 1996. Sådana faktorer är sannolikt det ökade trafikarbetet och att den faktiska hastigheten på vägarna har blivit högre. Det finns även anledning att befara att nykterheten i trafiken blivit sämre.

Tidigare riksdagsbehandling

Vid flera tillfällen har trafikutskottet uttryckt en stark oro för att antalet döda och skadade i vägtrafiken inte minskar i en takt som är förenlig med de av riksdagen beslutade trafiksäkerhetsmålen. Vid den senaste behandlingen i betänkande 2004/05:TU2 menade utskottet att den ogynnsamma utvecklingen skulle bemötas med ytterligare krafttag i syfte att förbättra trafiksäkerheten. Stora ansträngningar av samtliga aktörer inom vägtrafikområdet måste göras för att etappmålet 2007 skall uppnås. Utskottet ansåg att målet skulle ligga fast samtidigt som man konstaterade att den tidpunkt då målet skulle vara uppfyllt ryckte allt närmare.

När det gäller den övergripande inriktningen för trafiksäkerhetsarbetet ansåg utskottet att arbetet med att integrera säkerhet i trafikmiljön på vägnätet, i kvalitetssäkringen av transporter, i arbetsmiljöarbetet samt i fordonsutvecklingen borde fortsätta och intensifieras. Trafikanterna måste samtidigt förmås att bättre följa gällande trafikregler, framför allt när det gäller hastighetsgränser, nykterhet och användning av skyddsutrustning.

Arbetet inom EU

Inom Europeiska gemenskapen pågår ett omfattande arbete för en förbättrad trafiksäkerhet. Hösten 2001 presenterade kommissionen en vitbok, Den gemensamma transportpolitiken fram till 2010: Vägval inför framtiden. Av vitboken framgår att länder inom EU bör förbinda sig att under det kommande årtiondet verka för att antalet dödsfall i samband med trafikolyckor skall minskas med hälften. Transportministrarna i EU:s medlemsstater har tillsammans med transportministrarna i de nya medlemsstaterna bekräftat halveringsmålet i den s.k. Veronadeklarationen.

EU:s mål är att högst 25 000 personer skall dödas inom EU:s medlemsländer 2010. Uppgifter från EG-kommissionen för 2005 visar att antalet dödade i vägtrafiken totalt sett inom EU:s medlemsstater har minskat från ca 50 000 personer 2001 till ca 41 600 personer 2005 (KOM [2006] 74 slutlig). Det innebär att antalet dödade har minskat med 17,5 % under perioden. För att nå målet borde minskningen ha uppgått till 25 %. Av statistiken framgår att det är stora skillnader mellan länderna. De länder som hittills har lyckats bäst under perioden 2001–2004 med att minska antalet dödade i vägtrafiken är Tyskland, Estland, Frankrike, Italien, Luxemburg, Malta, Nederländerna, Portugal och Sverige (–14 %). I åtta andra länder

(Belgien, Danmark, Grekland, Spanien, Irland, Österrike, Finland och Storbritannien) har vissa positiva resultat uppnåtts (-5 %). I sex andra länder (Tjeckien, Lettland, Ungern, Polen, Slovakien och Slovenien) har situationen blivit något bättre, men i något fall har situationen blivit sämre. I Litauen och Cypern har situationen blivit klart sämre. Samtidigt framhålls i kommissionens rapport att siffrorna bör tolkas med försiktighet, särskilt i de små medlemsländerna.

Av kommissionens lägesrapport efter halva tiden framgår att vitboken och det europeiska åtgärdsprogrammet har inspirerat många medlemsstater att utarbeta nationella trafiksäkerhetsplaner, om man inte tidigare har haft sådana. Ofta har dessa planer innehållit gemensamma mål om att halvera antalet dödade i vägtrafiken.

De åtgärder som medlemsstaterna har vidtagit för att uppnå trafiksäkerhetsmålen är vanligtvis effektivare kontroller och skärpta påföljder för trafiksäkerhetsbrott. Vidare finns ofta satsningar på utbildning och information i medlemsländernas planer för att kunna skapa en ny trafiksäkerhetskultur som syftar till att få alla aktörer inblandade i arbetet. Även initiativ till lägre tillåten promillehalt har tagits i arbetet mot alkohol, droger och läkemedel i trafiken. Antalet kontroller har ökat och de är, enligt kommissionen, mer riktade, tillförlitliga och effektivare än tidigare.

En grund för medlemsländernas trafiksäkerhetsarbete är rekommendationen 2004/345/EG som omfattar god praxis i fråga om kontroller av rattonykterhet, hastighetsbegränsningar och bilbältesanvändning. De omfattar alla former av vägtransporter, och genomförandet följs upp av experter från medlemsländerna och kommissionen.

Vid en resa i Frankrike i september 2004 sammanträffade utskottet bl.a. med det franska transportministeriet. Av ministeriets redovisning framgick att antalet dödade i vägtrafiken i Frankrike hade minskat från 17 000 till 8 000 omkomna mellan åren 1972 och 2002.

Ett viktigt medel för att åstadkomma denna minskning har varit utökad kontroll av bl.a. hastigheter och nykterhet. Hastigheterna övervakas framför allt genom trafiksäkerhetskameror. I Frankrike är föraren ansvarig för hastighetsförseelsen. Om föraren av olika skäl inte kan identifieras är den registrerade ägaren ansvarig för att böterna betalas. Ägaren kan undgå betalningsansvar genom att visa att han eller hon inte har kört fordonet. Genom att övervakningen av hastighetsöverträdelser har effektiviserats har polisen kunnat frigöra resurser för att kontrollera andra trafikbrott, t.ex. nykterheten hos förare. Resurserna för trafikkontroller har även utökats, och sanktionerna för ett antal trafikbrott har skärpts. Vidare har man även arbetat med att förebygga olyckor genom utbildning och informationskampanjer.

Strategier för ökad vägtrafiksäkerhet

Våren 1999 presenterade regeringen ett handlingsprogram för ökad trafiksäkerhet, det s.k. elvapunktsprogrammet, som består av följande komponenter:

1. En satsning på de farligaste vägarna
2. Säkrare trafik i tätort
3. Trafikantens ansvar betonas
4. Säker cykeltrafik
5. Kvalitetssäkring av transporter
6. Krav på vinterdäck
7. Svensk teknik utnyttjas bättre
8. Ansvar för dem som utformar vägtrafiksystemet
9. Samhällets hantering av trafikbrott
10. Frivilligorganisationers roll
11. Alternativa finansieringsformer för nya vägar

Detta program har, sedan det presenterades av regeringen, varit en utgångspunkt för trafiksäkerhetsarbetet.

Med anledning av den oroande utvecklingen av antalet döda och skadade i trafiken tog näringsministern sommaren 2002 initiativ till en nationell samling för att öka trafiksäkerheten. Vägverkets generaldirektör Ingemar Skogö leder den nationella samlingen, där representanter från ett 40-tal organisationer, företag och myndigheter ingår. I uppdraget ingår att komma med förslag till nya åtgärder riktade till trafikanten och att sprida och få acceptans för dessa. Initiativet innebär att trafiksäkerhetsarbetet i större utsträckning omfattar beteendefrågor. Nationell samling prioriterar tre problemområden, nämligen förbättrad hastighetsanpassning, ökad trafiknykterhet samt barn och unga i trafiken.

År 2003 inleddes ett arbete med regionala samlingar. Vägverkets regionala enheter samordnar arbetet inom respektive region.

Vägverkets verksamhetsmål

Vägverket är central förvaltningsmyndighet med ett samlat ansvar, sektorsansvar, för hela vägtransportsystemet. Av Vägverkets instruktion framgår att verket skall verka för att de transportpolitiska målen uppnås och att Vägverket inom ramen för sitt sektorsansvar skall vara samlande, stödjande och pådrivande i förhållande till övriga berörda parter.

På grundval av de av riksdagen beslutade målen för trafiksäkerheten har regeringen fattat beslut om verksamhetsmål för Vägverket. I Vägverkets regleringsbrev för 2006 anges att det långsiktiga målet för verksamhetsgrenen En säker trafik är att antalet dödade och svårt skadade till följd av vägtrafikolyckor skall minska och antalet dödade i vägtrafikolyckor skall understiga 270 personer 2007 inom hela vägtransportsektorn. Därutöver anger regeringen två mål för Vägverket. Det ena målet är att Vägverket skall genomföra kostnadseffektiva åtgärder på det statliga vägnätet som leder till att antalet dödade i vägtrafikolyckor under 2006 minskar med minst 20 personer jämfört med 2005. Det andra målet är att åtgärder som syftar till att förbättra barns trafiksäkerhet skall prioriteras.

Dessa mål gällde även för Vägverket 2005. I sin årsredovisning för 2005 bedömer Vägverket att det förstnämnda målet att antalet dödade i vägtrafikolyckor skall minska med minst 20 personer inte har uppnåtts. För det andra målet att åtgärder riktade till barn skall prioriteras anser Vägverket att målet delvis har uppnåtts.

Vägverket har i sin sektorsrapport för 2005 analyserat etappmålet för 2007. Av redovisningen framgår att det vid en linjär årlig minskning från 1996 skulle ha skett en årlig minskning av antalet dödade med ca 25 personer för att uppnå målet, men eftersom en sådan minskning inte har inträffat skärps kravet för varje år.

I sin målanalys pekar Vägverket på att när det gäller minskningen av antalet döda 2005 är inte resultatet statistiskt säkerställt. Däremot kan längre trender identifieras. En minskning med 89 dödade under de senaste två åren skall, enligt verket, däremot ses som ett resultat av ett konsekvent trafiksäkerhetsarbete från alla aktörer. Vägverket framhåller att man genomför en större andel fysiska åtgärder på det statliga vägnätet jämfört med vad man gjorde för ett 10-tal år sedan. Allt fler kommuner genomför trafiksäkerhetshöjande fysiska åtgärder i gatu- och vägmiljön. Polisens övervakning har medfört att allt fler trafikförseelser anmäls, vilket sammantaget får en positiv påverkan på trafikanternas beteende. Aktörernas insatser sammanfaller även med andra gynnsamma faktorer som allt fler säkrare bilar.

Antalet dödade i mötesolyckor och omkörningsolyckor har minskat avsevärt sedan 2002. Det är, enligt Vägverket, den enskilt mest tydliga indikationen som visar att mitträcke på vägar med mötande trafik innebär betydande minskningar av olycksrisker. Samtidigt har singelolyckorna inte minskat, vilket enligt verket med stor sannolikhet kan härledas till ökad alkoholkonsumtion, stora hastighetsöverträdelser samt låg passiv säkerhet i vägars sidoområden. Om antalet omkomna i singelolyckor hade minskat på samma sätt som för mötesolyckor, skulle antalet omkomna i singelolyckor årligen ha minskat med 75 personer. Dessutom dödas allt färre fotgängare eftersom en allt större del av tätortsmiljön åtgärdas med hastighetsdämpande åtgärder och separation av biltrafiken från oskyddade trafikanter.

Vidare väcker Vägverket i sin rapport två frågor som rör dels nuvarande mått för att mäta måluppfyllelsen, dels behovet av att utveckla nuvarande mål för trafiksäkerhetsarbetet. Vägverket menar att trafiksäkerhetsarbetet borde använda det säkra systemet som referens i samband med målformuleringen i stället för död och allvarligt skadad. Vägverket menar att slumpens betydelse för utfallet skulle minska. Samtidigt skulle kunskapen öka om vilka åtgärder som ger effekt eller som behöver vidtas för att man mer effektivt än i dag skall uppnå en önskad förändring av vägtransportsystemets utformning och funktion. Vägverket anser att om statsmakterna skulle välja att definiera mål kopplade till vägtransportsystemets funktion i stället för till antalet dödade skulle möjligheterna att styra vilka

områden som skall prioriteras öka. En sådan utveckling skulle således förbättra den årliga uppföljningen av resultatet och göra det möjligt att utkräva ansvar av de olika aktörerna för graden av måluppfyllelse.

Vägverket arbetar med att stödja och påverka andra aktörer i vägtransportsystemet för att de inom sina ansvarsområden skall arbeta i riktning mot att de transportpolitiska målen uppnås bl.a. inom den nationella samlingen, regionala samlingar och inom OLA-arbetet.

OLA (objektiva fakta, lösningar och avsikter) är ett arbetssätt som har betydelse för trafiksäkerhetsarbetet. Utifrån fakta, främst från de djupstudier av samtliga dödsolyckor som Vägverket genomför, har händelsekedjor som leder till olyckor kartlagts. Berörda systemansvariga på olika nivåer identifierar sedan problem, och förslag på åtgärder tas fram. Aktörerna lämnar mot denna bakgrund avsiktsförklaringar där åtgärder och tidpunkten för att genomföra dessa åtgärder identifieras. Hittills har 30 aktörer uttalat avsikter om att öka efterlevnaden av regler vid transporter. Under 2005 har OLA-projekt pågått inom områdena motorcykel, vinterhalka, alkohol, unga personbilsförare och säkrare avfallshantering. Totalt har man på nationell nivå genomfört sju OLA-projekt sedan starten 2003. På regional nivå har totalt ett 70-tal OLA-arbeten bedrivits. Sammanlagt har 59 aktörer lämnat avsiktsförklaringar. Exempel på avsikter som har lämnats är att försök med alkolåsnyckel genomförs samt att Arbetsmiljöverket värderar resor och transporter ur ett arbetsmiljöperspektiv.

Don't drink and drive är ett nationellt projekt som Vägverket driver som riktar sig till ungdomar som är mellan 15 och 24 år. Aktiviteterna genomförs i samverkan med bl.a. MHF, NTF, Polisen, räddningstjänsten, skolor, idrottsföreningar m.m. Via filmer, utställningar och föreläsningar, där offren själva framträder, lyfts problematiken fram. Enligt Vägverket visar attitydmätningar att projektet har fått ett tydligt större genomslag 2005 jämfört med året före.

Ett samarbete mellan Vägverket, Polisen och NTF bedrivs för att öka användning av bilbälte. Polisens övervakning har kompletterats med informationsinsatser på nationell och regional nivå. Arbetet inriktas på dels förargrupper där det finns en stor förbättringspotential, unga förare och yrkesförare, dels tätortstrafik. Enligt Vägverkets årsredovisning har regelbundna mätningar visat att bältesanvändningen bland personbilsförare och passagerare i tätortstrafik har ökat från 79 % till 89 % sedan projektet startade 2002.

Vägverkets totala summa för investeringar uppgick 2005 till ca 8,1 miljarder kronor, varav 5,2 miljarder kronor avsåg åtgärder som har flera syften, t.ex. en kombination av åtgärder för framkomlighet, kapacitetshöjning och trafiksäkerhet. De riktade trafiksäkerhetsinvesteringarna uppgick till ca 1,2 miljarder kronor 2005. Sådana åtgärder omfattade vägutbyggnad (13 %), mötesseparering (34 %), sidoområdesåtgärder (20 %), korsningsåtgärder (22 %) och åtgärder för skyddande av trafikanter (11 %). Av

Vägverkets årsredovisning för 2005 framgår vidare att verket bidrog till kommunerna med 83 miljoner kronor 2005 för att bl.a. göra det kommunala vägnätet säkrare.

Vägtrafikinspektionen

År 2003 inrättade regeringen en vägtrafikinspektion. Inspektionen är i förhållande till Vägverkets övriga organisation oberoende men dess styrelse är gemensam med Vägverkets. Vägtrafikinspektionen skall arbeta med följande uppgifter:

- Att med utgångspunkt i beslutade trafiksäkerhetsmål hos myndigheter, kommuner och andra utifrån ett helhetsperspektiv följa och analysera sådana förhållanden som väsentligt kan påverka vägtransportsystemets utformning och funktion.
- Att genom dialog med de aktörer som avses i punkt 1 verka för att dessa tillämpar ett systematiskt arbetssätt för att förhindra vägtrafikolyckor som leder till att någon dödas eller blir allvarligt skadad.
- Att samverka med andra aktörer i syfte att öka trafiksäkerheten på väg.
- Att initiera forskning och utveckling inom trafiksäkerhetsområdet och följa sådan forskning som har betydelse för inspektionens verksamhet.

Inspektionen har under 2005 bl.a. utvärderat Vägverkets djupstudiearbete, OLA-arbetet, samt projektet Nationell samling. Av resultatet framgår att arbetet har lett till positiva effekter när det gäller olika aktörers insikter i säkerhetsproblemen och deras engagemang i trafiksäkerhetsarbetet. Utvärderingen visade dock att det finns en bristande systematik i arbetet, särskilt när det gäller målen och den nuvarande styrningen för att nå målen när det gällde samtliga insatser. Därutöver visade utvärderingen att det inom djupstudiearbetet saknades ett teoretiskt och faktabaserat resonemang om vilka data som måste samlas in. I OLA-arbetet blev de avsikter som hade lämnats föremål för kritik. Exempelvis saknades i många fall kopplingar till faktaunderlaget, de var ofta vagt formulerade och de var inte tidssatta. Därutöver saknades en systematisk uppföljning och utvärdering av OLA-arbetet. För den nationella samlingen saknades tydliga och dokumenterade mål. Inspektionen pekade på att det förekom dubbelarbete i förhållande till Vägverkets sektorsarbete, vilket man ansåg tydde på en bristande systematik.

Med anledning av dessa resultat föreslog Vägtrafikinspektionen att Vägverket skulle upprätta en handlingsplan där det framgår vilka åtgärder man ämnar vidta för att komma till rätta med de ovannämnda bristerna samt när åtgärderna skall vara genomförda. Inspektionen skall i dialog med Vägverket verka för att de brister som har identifierats i utvärderingen åtgärdas. Enligt uppgifter från Vägverket pågår ett arbete inom verket för att åtgärda de brister som inspektionen har uppmärksammat i sin utvärdering.

Vägtrafikinspektionen har uppdragit åt två forskare vid Uppsala universitet att genomföra en studie om det av riksdagen beslutade etappmålet 2007 för trafiksäkerheten. Resultatet presenterades i oktober 2005. I stu-

dien lämnas ett antal rekommendationer om frågor som bör beaktas när ett nytt etappmål skall tas fram. Exempelvis framhålls att det är viktigt att hitta en lämplig ambitionsnivå, så att målet kan uppnås med en viss extra insats. Ett nytt etappmål bör, enligt rapporten, åtföljas av ett nationellt handlingsprogram där man identifierar åtgärder för att förbättra trafikanternas beteende, åtgärder inom infrastrukturen samt fordonsåtgärder. Under målperioden bör det vidare finnas ett eller ett par utvärderingstidpunkter för att man skall kunna korrigera eventuella brister i strategin eller etappmålet. Etappmålet bör, enligt studien, brytas ned på regional och lokal nivå. Det nya målet bör tas fram med ett bredare deltagande av intressenter än vad som var fallet när etappmålet för 2007 fastställdes.

Polisens trafiksäkerhetsarbete

Polisens trafiksäkerhetsarbete består främst av poliskontroller. Forskning har visat att rätt utförda poliskontroller är en effektiv insats för att öka trafiksäkerheten. De kontroller som ger det bästa resultatet är kontroller av hastigheter, nykterhet och säkerhetsbälten. Efterlevnaden av trafikregler påverkas i positiv riktning vid större kontrollinsatser.

Inom Polisen pågår ett utvecklingsarbete när det gäller trafiksäkerhetsarbetet. Under våren 2006 kommer Polisen att fastställa en nationell plattform med gemensamma mål där inriktning, ambition och ansvar är tydligare jämfört med nuvarande förhållande. Polisen avser att höja ambitionerna för förebyggande insatser och kontroll inom områdena hastigheter, nykterhet, användning av skyddsutrustning (bilbälte, hjälm och bilbarnstol) samt aggressiv körning.

Polisen etablerar tillsammans med Vägverket under 2006 nya och fler trafiksäkerhetskameror som används för automatisk trafiksäkerhetskontroll. Totalt kommer 700 kameror att placeras ut på de 100 av landets mest olycksdrabbade vägsträckor där hastigheten har varit en bidragande orsak till inträffade olyckor.

Kommunernas trafiksäkerhetsarbete

Som tidigare nämnts har dödstalen på det kommunala vägnätet minskat betydligt sedan 1998. De minskade dödstalen på det kommunala vägnätet har, enligt Vägtrafikinspektionen, huvudsakligen åstadkommit genom införandet av 30-sträckor, byggandet av cirkulationsplatser, farthinder och cykelbanor samt borttagandet av vissa övergångsställen. Vissa kommuner har varit föregångare och kunnat visa upp goda exempel på effektiva trafiklösningar. De goda exemplen har fått spridning till ett ökande antal kommuner. Sveriges Kommuner och Landsting har bl.a. till uppgift att förmedla erfarenheter mellan kommunerna. Vägverket och Sveriges Kommuner och Landsting har givit kommunerna ett aktivt stöd.

Den 9 januari 2006 öppnades Exempelbanken som är en databas med exempel på trafik- och samhällsplanering samt gatu- och vägutformning ur ett brett perspektiv. Vägverket och Sveriges Kommuner och Landsting står

bakom Exempelbanken. I banken presenteras exempel på väg- och gatuutformning så att man kan dra lärdom av andras erfarenheter och arbete. Det kan gälla allt från hastighetsdämpande åtgärder till vägarkitekturfrågor och gestaltning av cirkulationsplatser. Även planeringsdokument och byggda miljöer som belyser resultatet av planeringen finns i Exempelbanken.

Motionerna

Runar Patriksson m.fl. (fp) anför i motion 2005/06:T380 att antalet dödade i trafiken har minskat något under de senaste åren. Det är glädjande men det är långt kvar till den av riksdagen 1997 beslutade nollvisionen – ingen skall dödas eller svårt skadas i trafiken. Folkpartiet föreslår flera åtgärder för att nollvisionen och dess etappmål för år 2007 skall kunna uppnås. Förslagen avser bl.a. säkrare vägar och skärpt trafikövervakning vad gäller rattfylleri och hastighetsöverträdelser. Enligt motionen behövs krafttag för att förverkliga nollvisionen (yrkande 1).

I samma motion framhålls att det allra effektivaste sättet att bekämpa trafikolyckorna är att bygga dels säkrare vägar, t.ex. med fyrfältstandard, dels planskilda korsningar för att undvika möten mellan fordon i livsfarliga vänstersvängar. Åtgärderna för att förverkliga nollvisionen har urholkats alltmer under åren, inte minst genom nedskurna väganslag. För att förbättra trafiksäkerheten föreslås att säkrare vägar byggs (yrkande 2).

Anita Brodén (fp) och Annika Carlsson (c) understryker i motion 2005/06:T495 att nollvisionen betonar att alla som påverkar och deltar i vägtrafiken har ett ansvar. För att det fortsatta nollvisionsarbetet skall få önskad effekt krävs att en oberoende och kritisk granskare utvärderar gjorda insatser. Beslutsfattare på olika nivåer och i olika organisationer kan då dra slutsatser baserade på fakta för att de skall kunna prioritera rätt och förstå innebörden och ansvaret av en antagen nollvision. Mot denna bakgrund föreslås en utvärdering och revidering av nollvisionen (yrkande 7).

Motionärerna framhåller i samma motion att kommunernas erfarenheter och perspektiv är viktiga för att förverkliga nollvisionen. I dag saknas dock instrument för jämförbara utvärderingar i kommunerna som i sin tur skulle göra det möjligt att basera trafiksäkerhetsarbetet på erfarenhet av uppnådda resultat. Motionärerna föreslår att riksdagen tillkännager för regeringen vad i motionen anförts om en kontinuerlig kommunal utvärdering av nollvisionsarbetet (yrkande 4).

Motionärerna understryker i samma motion att man behöver informera om goda exempel när det gäller trafiksäkerhetsarbete på ett mer effektivt sätt. Av denna anledning föreslås en effektiv informationsinsats för att sprida goda exempel på trafiksäkerhetsarbete (yrkande 1).

I motionen föreslås även att riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförts om en intensifiering av trafiksäkerhetsarbetet till 2007 för att etappmålet skall kunna nås (yrkande 6).

Johnny Gylling m.fl. (kd) framhåller i motion 2005/06:T609 att byggandet av säkrare vägar och trafikmiljöer är en nödvändig åtgärd som kräver att de av riksdagen beslutade väganslagen ökar. Trafiksäkerhetsarbetet förutsätter på vissa sträckor en utbyggnad till motorvägsstandard. Motionärerna framhåller att det från trafiksäkerhetssynpunkt är angeläget att planeringsramen för investeringar i det nationella stamvägnätet ökar i förhållande till de planer som regeringen antagit för perioden 2004–2015 (yrkande 5).

Utskottets ställningstagande

Utskottet vill framhålla att det är positivt att antalet förolyckade i trafiken minskar och att omfattande och angelägna åtgärder nu vidtas för att ytterligare minska antalet olyckor i vägtrafiken. Sådana exempel är investeringar i ett mer säkert vägnät, satsningar på att bekämpa alkohol i trafiken och stimulera teknikutvecklingen inom området. Utskottet vill också lyfta fram kommunernas trafiksäkerhetsarbete som särskilt framgångsrikt eftersom antalet förolyckade har minskat mer på det kommunala vägnätet än på det statliga vägnätet.

Enligt utskottets mening skall nollvisionen ligga fast. Utskottet konstaterar dock att minskningen av antalet omkomna i trafiken inte sker i önskad omfattning. Det finns därför risk för att etappmålet om högst 270 dödade 2007 inte kommer att uppnås. Utskottet är allvarligt oroat över detta förhållande eftersom etappmålet har varit ett viktigt delmål att sträva mot för att successivt förverkliga nollvisionen.

Utskottet konstaterar att ett antal utvärderingar har genomförts som visar på att det finns en förbättringspotential när det gäller såväl genomförandet av olika trafiksäkerhetsinsatser som samordningen av olika aktörers arbete. Mot denna bakgrund anser utskottet att regeringen bör överväga att ta fram ett fördjupat beslutsunderlag för att dels påskynda utvecklingen mot att nollvisionen uppnås, dels skapa underlag för att formulera ett nytt etappmål. Ett nytt etappmål bör, enligt utskottets mening, baseras på ett brett deltagande från olika intressenter på alla nivåer i samhället.

Vidare anser utskottet att man i samband med att ett nytt mål tas fram även bör diskutera ansvarsförhållanden för att uppnå målet och hur ansvariga aktörer bör samverka för att målet skall uppnås. Enligt utskottets mening är det också väsentligt att det sker ett utvecklingsarbete när det gäller olika åtgärders effektivitet, vilket även innefattar kostnader för olika åtgärder. Utskottet utgår från att regeringen återkommer till riksdagen med en bedömning av etappmålet och frågor som rör formuleringen av ett nytt etappmål. Därutöver vill utskottet uppmärksamma att det kan finnas skäl att överväga om effektiva informationskampanjer om trafiksäkerhet kan vara ett verktyg för att uppnå visionen och målet för trafiksäkerheten att ingen skall dödas eller skadas allvarligt inom vägtransportsystemet. Det

kan finnas skäl att särskilt uppmärksamma trafikanternas ansvar för att åstadkomma en bättre efterlevnad av gällande trafikregler, framför allt när det gäller hastighetsgränser, nykterhet och användning av skyddsutrustning.

På grundval av ovanstående utgår utskottet från att regeringen återkommer till riksdagen med ett fördjupat beslutsunderlag. I sammanhanget kan vidare nämnas att regeringen nyligen redovisat en transportpolitisk proposition för riksdagen. Propositionen behandlar bl.a. mål och utgångspunkter för transportpolitiken och trafiksäkerhetsarbetet.

Med hänvisning till det anförda förutsätts syftet med flertalet motioner om att utveckla trafiksäkerhetsarbetet bli väl tillgodosett och bör inte föranleda någon åtgärd från riksdagen. Utskottet avstyrker följaktligen berörda motionsförslag.

Alkohol i trafiken

Utskottets förslag i korthet

Utskottet är oroat över den negativa utvecklingen när det gäller alkohol och droger i trafiken. Utskottet konstaterar samtidigt att ett omfattande utrednings- och reformarbete pågår när det gäller alkohol- och trafikfrågor, där trafiksäkerhetsaspekter väger tungt. Utskottet anser att det är väsentligt att Vägverkets arbete med kvalitetsbedömningar av de alkoholåls som finns på marknaden intensifieras. På eget initiativ föreslår utskottet att riksdagen ger regeringen till känna att en oberoende kvalitetsbedömning av alkoholåls som finns på marknaden säkerställs.

Utskottet förutsätter vidare att regeringen återkommer till riksdagen med en redovisning av regeringens aviserade strategi om samhällets arbete med alkohol- och trafikfrågor som Vägverket skall ta fram. Syftet med flertalet motioner anses därmed bli tillgodosett. Riksdagen bör mot denna bakgrund avslå berörda motionsförslag.

Jämför reservation 2 (m, fp, kd, c) och särskilda yttrandena 1 (fp, kd, c) och 2 (v).

Bakgrund

Regelverket

Under 1990-talet genomfördes två lagstiftningsreformer som resulterade i den nuvarande rattfyllerilagstiftningen. Lagstiftningen när det gäller vissa trafikbrott, som trädde i kraft den 1 juli 1990, innebar generellt sett tre förändringar vad gäller rattfylleribrottet. För det första ändrades det som tidigare benämndes rattonykterhet och rattfylleri till att i stället bli ett gradindelade brott – rattfylleri och grovt rattfylleri. För det andra sänktes den

nedre straffbarhetsgränsen från 0,5 till 0,2 %. För det tredje ändrades bedömningen av brottets svårighetsgrad samt påföljdsvalet vid rattfylleri. I stället för att enbart se till promillenivån skulle domstolen, precis som vid andra gradindelade brott, göra en samlad bedömning av omständigheterna.

Den andra ändringen av trafiknykterhetslagstiftningen ägde rum den 1 februari 1994. Gränsvärdet för grovt rattfylleri sänktes från 1,5 till 1,0 ‰, och maximistraffet för grovt rattfylleri höjdes från ett till två års fängelse. Det uttalades också att fängelsestraffet skulle betraktas som normalpåföljd vid grovt rattfylleri. Paragraferna 4 och 4 a i lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott reglerar i dag trafiknykterhetsbrotten.

Den 1 juli 1999 infördes också en särskild angivelse under 4 § avseende förbud mot rattfylleri under påverkan av narkotika. Straffet för rattfylleri är i dagsläget böter eller fängelse i högst sex månader. Anses brottet vara grovt skall gärningsmannen dömas till fängelse i högst två år.

Sedan den 1 januari 2005 har nya bestämmelser trätt i kraft i polislagen som gör det möjligt för polisen att tillfälligt omhänderta fordonsnycklar i syfte att förhindra trafiknykterhetsbrott.

Utvecklingen

De lagstiftningsreformer som genomfördes 1990 och 1994 ledde till att rattfylleribrottsligheten minskade under 1990-talet. Under perioden 1999–2004 har antalet anmälda brott ökat för varje år. År 2004 anmäldes 22 185 rattfylleribrott, varav 6 567 var drograttfylleribrott. Jämfört med 2003 var motsvarande siffror 20 863 respektive 5 429. Totalt har anmälda brott ökat med 6 % jämfört med föregående år. Det innebär att man därmed är tillbaka på ungefär samma nivå som under åren 1993–1994. Av de misstänkta för rattfylleri eller grovt rattfylleri 2004 var flertalet män. Andelen män uppgick till 89 %, och följaktligen svarade kvinnor för 11 %. Ökningen av antalet brott utgörs till stor del av rattfylleri med påverkan av narkotika enligt Brottsförebyggande rådet (Brå).

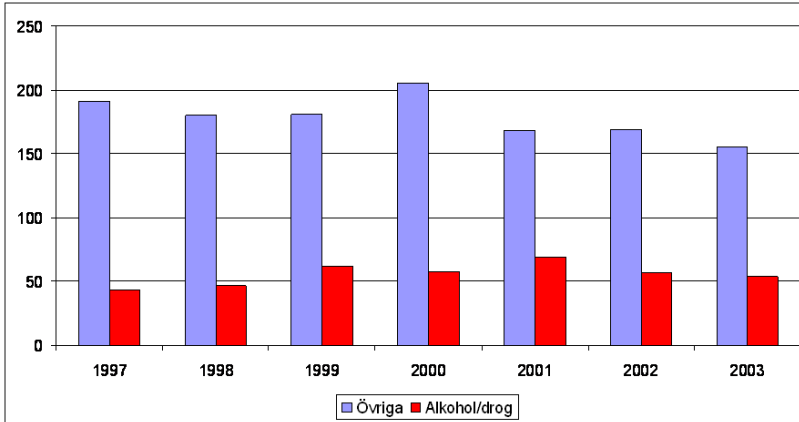
Troliga orsaker till detta förhållande är, enligt Brå, tillkomsten av lagstiftningen för drograttfylleri och att polisens kontroller har ökat. Men mycket talar för att det även har skett en faktisk ökning av rattfylleribrottsligheten eftersom alkoholkonsumtionen i Sverige har ökat betydligt sedan mitten av 1990-talet. Den totala alkoholkonsumtionen 1996 var 8,0 liter per person över 15 år. År 2004 hade den ökat till 10,4 liter per person över 15 år. Det är en ökning med 2,4 liter per person och år. Den totala alkoholkonsumtionen under 2004 låg ungefär på samma nivå som 2003. Utvecklingen fram till oktober 2005 visar att konsumtionen har minskat något, till 10,2 liter per person jämfört med samma period året före.

Enligt Vägverket ger antalet anmälda brott dock inte nödvändigtvis en bra bild av utvecklingen, eftersom dessa siffror är avhängiga av polisens aktiviteter. Ett annat mått är antalet bilresor där föraren är alkoholpåverkad. Enligt Vägverket sker uppskattningsvis 14 000 sådana bilresor per

dag. Vägverket har genomfört en djupstudie av dödsolyckor i södra Sverige som visade att 25 % av olyckorna var alkohol- eller drogrelaterade. I nedanstående diagram redovisas resultat från djupstudien beträffande antalet alkohol- eller drogrelaterade olyckor samt övriga olyckor perioden 1997–2003. Med alkohol- eller drogrelaterad olycka menas att förare av fordon eller fotgängare vid olyckan är påverkad av alkohol eller annan drog.

Antal alkohol- eller drogrelaterade olyckor samt övriga olyckor i södra Sverige 1997–2003

1 640 olyckor

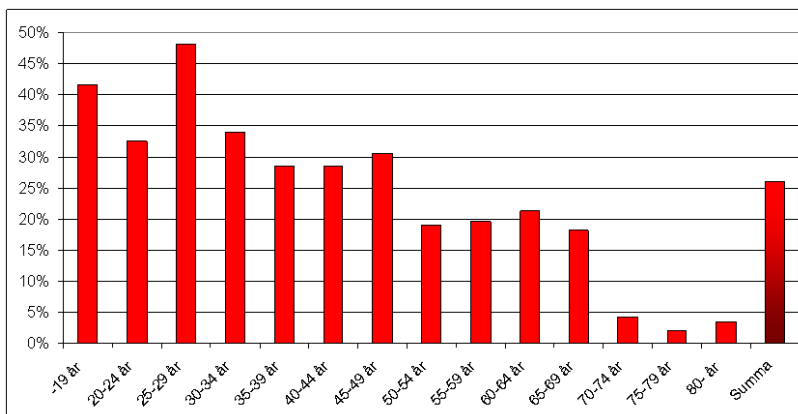


Källa: Vägverket.

Av diagrammet framgår att det totala antalet olyckor har minskat under perioden. Antalet alkohol- och drogrelaterade olyckor har däremot ökat något fram till 2001 för att därefter minska något. Den relativa andelen av trafikolyckor med alkohol- eller drogpåverkan har däremot ökat under perioden.

I nedanstående diagram redovisas andel omkomna bilförare med alkohol- eller drogpåverkan efter ålder. Även dessa uppgifter har hämtats från Vägverkets djupstudie av dödsolyckor i södra Sverige.

Andel omkomna bilförare med alkohol- eller drogpåverkan efter ålder



Källa: Vägverket.

Diagrammet visar att personer under 19 år och mellan 25 och 29 år är överrepresenterade i alkohol- och drogrelaterade olyckor. För bilförare är problemet med alkohol och droger särskilt uttalat i åldern 25–29 år. Nästan hälften av alla omkomna i denna åldersgrupp hade förolyckats i alkohol- eller drogrelaterade olyckor. I djupstudien kunde man vidare konstatera att totalt var 95 % alla förolyckade bilförare med alkohol eller droger i blodet män.

Alkolås och elektroniska körkort

För att förhindra körning under alkoholpåverkan har tekniska hjälpmedel utvecklats. Ett sådant hjälpmedel är alkolås. Denna anordning monterades ursprungligen i fordon tillhörande personer som dömts för rattfylleri, men används numera även i kvalitetssäkringen av olika transporter.

I Sverige har en försöksverksamhet med alkolås och villkorlig körkortsåterkallelse pågått sedan 1999, till en början i tre län och sedan 2003 i hela landet. Försöksverksamheten skall pågå t.o.m. den 31 januari 2009. Den innebär att den vars körkort skall återkallas på grund av rattfylleri eller grovt rattfylleri kan få körkortet villkorligt återkallat, vilket innebär att personen får rätt att köra på villkor att alkolåset används. Alkolåsprogrammet omfattar två år. Från februari 1999–september 2004 har 914 personer eller 11 % av dem vars körkort återkallats under minst tolv månader valt att delta i programmet. Av dessa fullföljer 5 % programmet.

Den senaste utvärderingen av försöksverksamheten visar på att positiva resultat har uppnåtts. Bland dem som deltagit i alkolåsprogrammet har antalet återfall i rattfylleri praktiskt taget eliminerats. Efter avslutad försöksverksamhet har rattfyllerifrekvensen varit fortsatt låg hos dem som genomgått hela programmet, vilket talar för en kvarstående, rehabiliterande effekt. Vidare har polisen rapporterat färre trafikolyckor för deltagarna i programmet än för jämförbara grupper, och behovet av sjukhusvård och

sjukskrivning har minskat påtagligt. Långtidseffekter kan inte ännu bedömas beroende på att uppföljningen som längst har omfattat två och ett halvt år efter genomfört program.

En annan teknik för att förhindra olovlig körning och rattfylleri är elektroniskt körkort. Det är ett tekniskt system för att garantera att förare har körkort när de kör bil. Det innefattar möjligheter till stöldskydd och föraridentifiering. Genom föraridentifiering finns möjligheter att kräva alkoholås för vissa förare. Med elektroniska körkort skulle förare som endast får köra bil med alkoholås kunna köra bilar med alkoholås men inga andra bilar. Det selektiva kravet gäller då bara kända alkoholproblematiker. Elektroniska körkort förutsätter, enligt Alkoholåsutredningen (SOU 2005:72), ett relativt komplicerat administrativt system för att försäkra att enbart förare med körkort kan köra ett fordon.

Pågående utredningar

Regeringen har tillkallat en särskild utredare, Karin Svensson Smith, som har till uppgift att överväga möjligheterna att så fort som möjligt, men senast år 2012, införa ett krav på alkoholås eller andra tekniska system som förhindrar rattfylleri i alla nya bilar som är registrerade i Sverige (dir. 2004:135). Utredaren skall även se över behovet av och möjligheterna att införa sådana system i andra slag av motordrivna fordon. I uppdraget ingår att pröva om det är lämpligt att först införa kravet för vissa fordonskategorier, t.ex. bussar och lastbilar, vilket bör kunna ske senast år 2010. Utredaren skall även beakta gemenskapsrättens krav på fri cirkulation av varor och föreslå en inriktning för regeringens arbete inom EU för att införa krav på alkoholås eller andra tekniska system i alla motordrivna fordon. Utredaren skall också lämna förslag till vilka steg som kan tas för att öka acceptansen för och användningen av alkoholås eller andra tekniska system som förhindrar rattfylleri innan ett krav på sådana system införs. Utredaren skall även överväga möjligheterna att använda t.ex. alkoholås i kombination med rehabilitering och behandling av personer med alkoholproblem, bl.a. eftersom det skulle kunna leda till en högre benägenhet hos läkarna att anmäla patienter till länsstyrelsen om de visste att patienten hade möjlighet att ingå i försöksverksamheten. Förslag till författningsändringar som dessa överväganden ger upphov till skall lämnas av utredaren.

Utredaren presenterade den 1 september 2005 ett delbetänkande (SOU 2005:72, Alkoholås – nyckeln till nollvisionen). Av betänkandet framgår att utredningens utgångspunkt är ett allmänt nyttjande av alkoholås. Alkoholås bör, enligt utredningen, ses som en försäkring mot rattfylleriolyckor som man är beredd att betala för även om man inte själv kör rattonykter. Ett allmänt nyttjande av alkoholås skulle vara ett mycket kraftfullt instrument för att bibehålla och stärka bilden av att alkohol och trafik inte är förenligt. Kostnaderna för exempelvis påverkans- och övervakningsåtgärder skulle, enligt utredningen, minska betydligt.

I delbetänkandet redovisas många förslag och åtgärder. Exempelvis föreslås att nya förmånsbilar skall, fr.o.m. 2007/08, vara utrustade med alkolås. Nya förmånsbilar med alkolås bör, enligt utredningen, också beskattas lägre än bilar utan alkolås. Ett annat förslag är att den som har dömts för rattfylleri bör tvingas installera alkolås i bilen, vilket bör skrivas in som ett nationellt villkor i körkortet. Vidare föreslås att läkare skall kunna förskriva att alkolås skall användas, vilket skall anges som ett allmänt villkor i körkortslagstiftningen. Utredaren skall slutredovisa sitt uppdrag senast den 1 juni 2006.

Regeringen har även tillkallat en särskild utredare som bl.a. har gjort en utvärdering och översyn av rattfyllerilagstiftningen och sjöfyllerilagstiftningen (dir. 2003:174). I januari 2006 redovisade utredningen ett delbetänkande som omfattar regeringens ursprungliga uppdrag. Regeringen beslutade i december 2005 om tilläggsdirektiv för utredningen som innebär att man skall överväga ytterligare frågor, exempelvis möjligheter att ge tjänstemän vid bl.a. Tullverket och Kustbevakningen samma befogenheter som polismän att genomföra utandningsprov vid misstänkta rattfylleribrott.

Av betänkandet Rattfylleri och sjöfylleri (SOU 2006:12) framgår att de lämnade förslagen grundas på resultat från forskning som visar att en mycket stor del av dem som gjort sig skyldiga till grovt rattfylleri har alkoholproblem.

Utredningen föreslår att domstolen vid påföljdsvalet, mer än som sker i dag, skall fokusera på gärningsmannens behov av behandling och undersöka möjligheterna att döma till skyddstillsyn med föreskrift om särskild behandlingsplan, s.k. kontraktsvård. Utredningen föreslår vidare att den som skall avtjäna fängelsestraff för grovt rattfylleri på kriminalvårdsanstalt skall placeras på en anstalt som har särskild programverksamhet anpassad för den som dömts för trafiknykterhetsbrott. Även den som verkställer fängelsestraff genom intensivövervakning skall delta i en sådan särskild programverksamhet. Genom en försöksverksamhet införs en möjlighet att villkora en eftergift av bötesstraff vid trafiknykterhetsbrott av normalgraden, om gärningsmannen genomför behandling mot sitt missbruk.

Utredningen föreslår att de rutiner som har utvecklats genom den s.k. Skellefteåmodellen skall permanentas och göras till ett obligatoriskt inslag i utredningsarbetet så fort misstanke om trafiknykterhetsbrott föreligger. Skellefteåmodellen är ett samarbetsprojekt mellan Vägverket, Polisen, Sveriges Kommuner och Landsting, kriminalvården och länsstyrelsen som syftar till att skapa nya snabba rutiner för att erbjuda förare som är påverkade av alkohol eller andra droger ett samtal med beroendevården inom 24 timmar efter körningen.

De straffhöjningar som infördes 1994 beträffande vållande till annans död i kombination med trafiknykterhetsbrott har, enligt utredningen, fått genomslag i rättstillämpningen. Nuvarande straffskalor – där maximistraffet för grovt vållande till annans död och grovt rattfylleri i brottskonkur-

rens uppgår till åtta års fängelse – är utformade på ett ändamålsenligt sätt, och det saknas anledning att ytterligare höja straffet. Inte heller bör ministrartraffet höjas.

Utredningen anser inte att en regel som kriminaliserar eftersupning bör införas. Polisen skall ges möjlighet att begära att blodprov tas på den som varit inblandad i en trafikolycka även om skäligen misstanke om brott inte föreligger.

Trafiknykterhetskontroller bör öka eftersom polisens arbete med alkoholutandningsprov är av stor betydelse för att bekämpa trafiknykterhet. Antalet utandningsprover bör, enligt utredningen, öka till minst 2 miljoner prov per år.

Utredningens förslag är föremål för remissbehandling. Av remissunderlaget framgår att Justitiedepartementet avser att komplettera betänkandet med alternativa bedömningar när det gäller vållande till annans död och vållande till kroppsskada eller sjukdom.

Justitie- och trafikutskottets utfrågning om rattfylleri

Justitie- och trafikutskotten anordnade den 23 februari 2006 gemensamt en offentlig utfrågning om rattfylleri. Syftet med utfrågningen var att få en genomgång av hur riksdagens trafiksäkerhetsmål kan uppnås eftersom rattfylleri utgör dels en av de största riskfaktorerna i trafiken, dels ett av de största hindren för att uppnå den av riksdagen beslutade nollvisionen. Inbjudna talare till utfrågningen var företrädare för Brottsförebyggande rådet (Brå), Vägverket, Alkolåsutredningen, Polismyndigheten i Östergötlands län, Kriminalvårdsstyrelsen och Rattfylleriutredningen. Vid utfrågningen deltog såväl företrädare för myndigheter som organisationer. Stenografiska uppteckningar från utfrågningen redovisas i betänkande 2005/06:JuU23, Trafikbrott.

Nationell alkoholhandlingsplan

Riksdagen beslutade, efter förslag från regeringen (prop. 2005/06:30, bet. 2005/06:SoU12, rskr. 156) den 22 februari 2006 om en nationell alkoholhandlingsplan. Syftet med planen är att ange inriktningen för hur en förstärkning av samhällets insatser under åren 2006–2010 skall genomföras samt för hur insatserna skall följas upp.

Enligt riksdagens beslut är det övergripande målet för den svenska alkoholpolitiken att främja folkhälsan genom att minska alkoholens medicinska och sociala skadeverkningar. Målet skall nås genom insatser för att minska den totala alkoholkonsumtionen och mot skadligt dryckesbeteende, med hänsyn tagen till skillnader i livsvillkor hos flickor, kvinnor, pojkar och män. Särskilt prioriterade delmål är bl.a. att ingen alkoholkonsumtion skall förekomma i samband med trafiken. Alkoholpolitiken skall på alla nivåer ha ett uttalat jämställdhetsperspektiv.

Av regeringens proposition framgår att trafiknykterhet är ett viktigt alkoholpolitiskt instrument som kan bidra till att påverka totalkonsumtionen och minska alkoholens skadeverkningar. Insatser för att minska antalet alkoholrelaterade olyckor och alkoholpåverkade i trafiken till lands och till sjöss måste, enligt regeringen, prioriteras. Regeringen framhåller att unga bilförare och rattfyllerister är prioriterade målgrupper, men att det också krävs utökade insatser mot trafiknykterhet riktade till hela befolkningen. Rapporteringssystem över alkoholrelaterade trafikolyckor och skador på tredje man behöver utvecklas och förbättras. Av propositionen framgår vidare att Vägverket i samråd med övriga berörda myndigheter och aktörer bör ta fram en samlad nationell strategi för samhällets arbete med alkohol- och trafikfrågor.

Motionerna

Runar Patriksson m.fl. (fp) anför i motion 2005/06:T380 att all trafik på land, till sjöss och i luften liksom på snöskoter skall hållas fri från alkohol och droger. Nolltolerans mot att förare är påverkade av berusningsmedel är sedan länge en hörnpelare i det svenska trafiksäkerhetsarbetet. Motionärerna föreslår en samlad aktionsplan med åtgärder för att bekämpa rattfylleriet (yrkande 9).

Vidare är det, enligt motionärerna, väsentligt att barn och unga i trafiken uppmärksammas. Unga, nyblivna förare är särskilt olycksdrabbade, och man bör utvärdera hur övergången till privat övningskörning påverkat t.ex. synen på alkohol och hastigheter. Av dessa anledningar behövs informationskampanjer för att tidigt skapa normer bland barn och unga så att de kraftigt tar avstånd från rattfylleri (yrkande 15).

I motionen understryks att det borde vara en självklarhet att alla bilar är utrustade med alkolås eftersom det förhindrar att föraren använder fordonet. I denna del föreslås att alkolås bör införas med förtur i skolskjutsar (yrkande 5). Därutöver bör alkolås i alla nya bilar införas från 2010 (yrkande 16).

För att öka användningen av alkolås föreslås att bestämmelser om alkolås och återkallelse av körkort skärps så att den som får sitt körkort återkallat på grund av rattfylleribrott bara kan återfå sitt körkort om alkolås används (yrkande 17).

Motionärerna pekar också på att rattfylleriet fortsätter att skörda offer, och i vissa åldersgrupper stiger dödstalen. Denna utveckling måste brytas. Därför är det viktigt att i större utsträckning fokusera på prevention och inte bara agera när brottet redan är begånget. Av denna anledning föreslås att riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om förebyggande arbete mot rattfylleri (yrkande 18).

Med samma motivering som i motion 2005/06:Ju382 lämnas förslag om skyldighet för läkare att anmäla diagnostiserat alkoholmissbruk (yrkande 19).

Johan Pehrson m.fl. (fp) anför i motion 2005/06:Ju382 att läkare, trots skyldighet enligt lag, sällan anmäler personer med alkoholproblem till länsstyrelsen. Endast 1 av 1 000 patienter anmäls. Ett skäl som läkarna uppgav var att relationen mellan patient och läkare äventyras och att de upplever det som en ”polisjär” roll att göra en anmälan. I denna målkonflikt borde valet, enligt motionärerna, vara enkelt. En patient som har alkoholproblem måste hindras från att utsätta andra trafikanter för att få sina liv förstörda. Enligt motionen har regeringen ett ansvar för att myndigheterna ser till att fler alkoholberoende personer anmäls till länsstyrelsen enligt gällande lag (yrkande 6).

Motionärerna understryker att många människor upplever att det är mycket allvarligt att få körkortet indraget. Återkallelse av körkort är en kännbar och effektiv åtgärd. Men trots att körkortet är indraget kör många som har dömts för rattfylleri bil ändå, inte sällan berusade, och gör sig då samtidigt skyldiga till brottet olovlig körning. Alkolås skulle kunna bidra till att förhindra detta. Mot denna bakgrund föreslås skärpta krav på alkolås och återkallelse av körkort (yrkande 7).

Motionärerna påpekar att det har framkommit uppgifter om rederier som bjuder chaufförer på alkohol. Rederierna måste upphöra med detta oansvariga beteende, och de bör i stället samverka med åkeribranschen för att förhindra att bl.a. lastbils- och bussförare kör rattfulla. Ett sätt att effektivt hindra alla alkoholpåverkade förare att lämna ett färjeområde skulle vara att kombinera alkoholmätarteknik med en bom eller liknande hinder. Vid färjeområdets utfarter skulle en bom som kopplas till alkoholmätare kunna sättas upp. För att kunna lämna området om bommen är nedfälld måste föraren göra ett utandningsprov. För att förhindra att förare kör rattfulla föreslås att ”alkobommar” som är kopplade till alkomätare vid färjeområdet skall införas (yrkande 10).

Peter Althin m.fl. (kd) understryker i motion 2005/06:Ju484 att eftersom alkoholkonsumtionen ökar i samhället så är det angeläget att skyndsamt införa alkolås i trafiken. Denna utveckling måste ske i en nära dialog med fordonsindustrin liksom med övriga EU-länder. EU:s regelverk om fri cirkulation av varor är av största betydelse i detta sammanhang. Därför bör regeringen verka inom EU för en gemensam tidsplan för introducerande av alkolås i alla bilar. Motionärerna föreslår att alla nya bilar som säljs i Sverige från 2010 skall ha alkolås, och generellt senast 2015 (yrkande 6).

Krav på alkolås bör regelmässigt ställas vid upphandlingar av busstrafik, och regeringen bör ge alla statliga bolag i uppdrag att se till att alkolås finns installerat på alla fordon som köps in. För att påskynda utvecklingen mot en allmän användning av alkolås föreslås att yrkestrafiken bör vara en föregångare när det gäller användningen av alkolås (yrkande 7).

Ragnwi Marcelind (kd) kräver i motion 2005/06:So313 åtgärder för att förhindra det alltmer ökade alkoholbruket. En sådan åtgärd är att alkolås på fordon skall införas (yrkande 4).

Bertil Kjellberg och Ulf Sjösten (m) framhåller i motion 2005/06:T311 att införandet av alkolås är så viktigt att staten bör överväga att genom lägre skatt kompensera bilägarna för den extra kostnad som införande av obligatoriskt alkolås kan innebära. Det är viktigt att medborgarna uppfattar alkolås som något positivt. Staten skulle kunna lämna rabatt på fordonsskatten till de ägare med äldre fordon som monterar in alkolås i sina fordon. En fordonspark utrustad med alkolås skulle också motverka tillgrepp av fordon, eftersom gärningsmännen ofta är påverkade av alkohol, när de begår sina brott. Ett fordon med alkolås borde således bli mindre stöldbegärligt och därmed kunna ge ägaren lägre försäkringspremier. Mot denna bakgrund föreslås att alkolås skall införas på alla nyregistrerade fordon från 2012.

Jan Andersson och Eskil Erlandsson (c) påpekar i motion 2005/06:T388 att förare som fällts för rattfylleri återfaller förhållandevis ofta till att köra med alkohol i blodet. Det beror inte sällan på alkoholberoende. Självklart har samhället ett ansvar för att hjälpa enskilda att ta sig ur ett alkoholmissbruk. Samtidigt har samhället ett ansvar för att övriga medborgare inte utsätts för onödiga risker i trafiken. För att återfå körkortet om det varit indraget på grund av rattfylla är det rimligt att det utöver dagens krav ställs krav på alkolås i de fordon som framförs av tidigare dömda rattfyllerister. Det kan uppfattas som ett intrång i den personliga integriteten, men är också en hjälp för den enskilde att hålla sig ren från alkohol. Motionärerna föreslår att alkolås skall krävas för att återfå körkort som dragits in på grund av rattfylla.

Birgitta Carlsson och Lars-Ivar Ericson (c) påpekar i motion 2005/06:T414 att man gör för lite för att komma till rätta med att många dödas och skadas i trafiken. Därför behöver man motverka att alkoholpåverkade förare sätter sig bakom ratten. Redan i dag finns det många myndigheter, företag och kommuner som ställer krav på alkolås vid upphandling av transporter. Detta är särskilt viktigt vid skolskjutsar och andra persontransporter. Ett första steg bör, enligt motionärerna, vara krav på alkolås i skolskjutsar och i bilar som transporterar farligt gods (yrkande 1).

Motionärerna föreslår dessutom att alla nya bilar bör utrustas med alkolås (yrkande 2). Kostnaden för alkolås skulle bli betydligt lägre om alkolås installerades i bilen när den tillverkas.

Peter Pedersen m.fl. (v) understryker i motion 2005/06:T445 att yrkestrafiken har en nyckelroll när det gäller att införa alkolås i fordon. Många företag som taxiföretag, åkerier och bussföretag överväger att installera alkolås i sina fordon. Om all yrkestrafik utgår från att alkolås skall vara en självklarhet i fordonens standardutrustning inspirerar detta synsätt även privatbilisterna och biltillverkarna. Attityden till alkolås förändras därigenom så att alkolås blir en nödvändig del av en ny bils säkerhetskoncept på samma sätt som bälte, ABS osv. Om alkolås införs i stor skala och blir standard sjunker också kostnaden för alkolås dramatiskt. Vägverket skulle

kunna inrätta en fond vars medel skall användas till att stimulera företagare som installerar alkolås i fordon som används i yrkesmässig trafik. Vägverket kan bidra med en del av fondmedlen inom befintlig ram, men tanken är att även företag, privatpersoner, stiftelser skall bidra till fonden. Kopplat till möjligheten att få bidrag från fonden kan olika krav ställas, t.ex. att företagen skall ha en alkoholpolicy. Även detta bidrar till lägre sjukfrånvaro, bättre hälsa och lägre kostnader för samhället och många företag. Mot denna bakgrund föreslås att Vägverket skall upprätta en fond för stimulans av installation av alkolås i fordon som används yrkesmässigt.

Catharina Bråkenhielm (s) framför i motion 2005/06:T538 att det inte råder något tvivel om att drogfrihet och användande av säkerhetsbälten har en avgörande betydelse för säkra persontransporter. Trots allvarliga olyckor och intensiv debatt är det alldeles för många kommuner som inte ställer krav på bilbälten och alkolås vid upphandlingen av skolskjuts. En vanlig förklaring hos de kommuner som inte ställer krav på detta i upphandlingen är att det inte finns något stöd i lagen och att det blir för dyrt att införa detta. I motionen föreslås, i denna del, att en lagstiftning bör införas så att alkolås införs i bussarna i takt med att nya bussar tas i trafik.

Jan Björkman m.fl. (s) anför i motion 2005/06:T552 att trafikonykterheten är ett stort problem som vållar personskador och skördar oskyldiga människors liv. Trots försök med nollvisionsprojektet och flera förebyggande kampanjer fortsätter alkoholrelaterade dödsfall i trafiken att vara ett allvarligt problem i såväl Sverige som Europa. Men med ny alkolåsteknik verkar det som om man kan både stävja dödsolyckor i trafiken och skapa ett bra alternativ till körkortsåterkallelse, som ofta kan vara förödande för en individ. Motionärerna anser att det behövs alkolås på alla bilar och motorfordon före 2012 i Sverige och Europa för att minska alkoholrelaterade olyckor i trafiken.

Johnny Gylling m.fl. (kd) pekar i motion 2005/06:T609 på att antalet rattfulla förare i Sverige nästan har fördubblats från 1998 då 11 923 rattfylleribrott anmäldes till 2004 då närmare 22 000 rattfyllerister avslöjades i poliskontroller. Mot denna bakgrund är det enligt motionärerna angeläget att skyndsamt införa alkolås i trafiken. Utvecklingen skall ske i nära dialog med fordonsindustrin och övriga EU-länder. Motionärerna förslår att krav på alkolås i alla bilar införs senast 2010 (yrkande 1).

Motionärerna diskuterar också riksdagens beslut om att försöksverksamheten med alkolås skall pågå till 2009 och därefter utvärderas. Enligt Kristdemokraterna är det oklokt att under så lång tid driva den lyckade verksamheten under provisoriska former. I stället bör krav ställas på alla de personer som blivit av med sitt körkort på grund av rattfylleri att använda alkolås under en övergångstid efter det att körkortet återfåtts. En sådan bestämmelse skall inte uppfattas som ett straff ovanpå böter och fäng-

else, utan som ett stöd för att minska risken för återfall i rattfylleri. Därmed föreslås också att krav på alkoholås införs för alla rattfylleridömda som återfår körkort (yrkande 2).

Därutöver anser motionärerna att regeringen skall verka aktivt inom EU för en introduktion av elektroniska körkort som en ytterligare åtgärd för att bl.a. motverka rattfylleri (yrkande 10).

Kenneth Johansson m.fl. (c) framhåller i motion 2005/06:So3 yrkande 10 att reglerna mot alkohol i trafiken har ett signalvärde som kan påverka värderingar och beteendemönster även i andra situationer och bör därför ses som en del av alkoholpolitiken. I motionen föreslås att alkoholås bör införas på ny tillverkade bilar fr.o.m. 2010.

Johnny Gylling m.fl. (kd) kommenterar i motion 2005/06:T610 att det tyvärr även förekommer rattfylleri bland yrkesförare. Motionärerna anser att yrkestrafiken omedelbart borde installera alkoholås. Det pågår ett frivilligt arbete inom åkerinäringen, och det är väldigt positivt, men regeringen borde intensifiera sitt arbete med lagstiftning så att vi inom ett par år kan få se alkoholås i all yrkestrafik (yrkande 3).

Lars Ångström (mp) påpekar i motion 2005/06:T613 att det i dag är fullt möjligt att installera alkoholås på samtliga bilar. Tekniken och produkten finns, priset är överkomligt och effekten skulle bli omedelbar. Motionären föreslår att alkoholås skall införas i alla bilar (yrkande 1).

Gunilla Tjernberg (kd) hänvisar i motion 2005/06:T554 till en undersökning som har visat att 80 % av alla cyklister som får allvarliga skullskador vid cykelolyckor på kvällar och nätter är onyktra. Motionären anser att samma regler, med en alkoholgräns på 0,2 %, skall gälla för alla trafikanter, oavsett om det är en motoriserad eller omotoriserad tvåhjulning.

Utskottets ställningstagande

Utskottet ansluter sig till den grundläggande syn som kommer till uttryck i många motioner om alkohol och trafik om att det krävs kraftfulla åtgärder för att komma till rätta med dagens situation, där antalet alkohol- och drogrelaterade olyckor totalt sett inte minskar i samma omfattning som övriga olyckor. Vägverket har uppskattat att 14 000 bilresor företas av alkoholpåverkade förare varje dag. Frågans allvar förstärks av att det, enligt vissa bedömningar, finns risk för att antalet alkohol- och drogrelaterade olyckor under de närmaste åren inte kommer att minska i önskvärd omfattning, bl.a. beroende på att alkoholkonsumtionen i samhället ökar. I detta sammanhang kan nämnas Vägverkets djupstudie som bl.a. visar att av de omkomna bilförarna i alkohol- och drogrelaterade olyckor var 95 % män. Vidare är personer i åldersgrupperna 15–19 och 25–29 år överrepresenterade i alkohol- och drogrelaterade olyckor.

Utskottet har tidigare betonat att det behövs snabba och effektiva åtgärder för att vända den negativa utvecklingen, och utskottet vill ånyo understryka vikten av att åtgärder vidtas, att vidtagna åtgärder följs upp och att positiva resultat får en god spridning över hela landet. Det behövs sannolikt både generella och riktade åtgärder. Utskottet har i samband med tidigare behandling av frågor som rör alkohol och droger pekat på att sådana åtgärder kan vara skärpt lagstiftning inom området, förstärkta kontrollåtgärder, opinionsbildande verksamhet, förändrade rutiner vid offentlig upphandling samt förbättrad utbildning i körskolorna och skolan. Användningen av alkoholås kan även utgöra ett effektivt verktyg i detta arbete.

Justitie- och trafikutskottens gemensamma utfrågning om rattfylleri har förstärkt utskottets bild av behovet av åtgärder samtidigt som utskottet noterade med tillfredsställelse att det pågår ett aktivt arbete för att åstadkomma nolltolerans mot alkohol och droger i trafiken.

Utskottet vill erinra om att riksdagen den 22 februari 2006 beslutade om en nationell alkoholhandlingsplan för att förebygga alkoholskador (prop. 2005/06:30, bet. 2005/06:SoU11, rskr. 2005/06:156). Ett av de särskilt prioriterade delmålen är, enligt riksdagens beslut, att ingen alkoholkonsumtion skall förekomma i trafiken. Av regeringens proposition framgår att Vägverket inom ramen för sitt sektorsansvar för vägtrafiken bör, i samråd med övriga berörda myndigheter och aktörer, ta fram en nationell strategi för samhällets arbete med alkohol- och trafikfrågor. Enligt regeringen bör insatser för att minska antalet alkoholrelaterade olyckor och alkoholpåverkade i trafiken prioriteras. Vidare utpekas unga bilförare och rattfyllerister som prioriterade målgrupper, men enligt regeringen krävs också utökade insatser mot trafikonykterhet riktade till hela befolkningen. Utskottet välkomnar den av regeringen aviserade strategin för samhällets arbete med alkohol- och trafikfrågor och förutsätter att regeringen återkommer till riksdagen med en redovisning av de planerade åtgärderna och de förväntade effekterna av dessa åtgärder.

Alkoholåsutredningen har i sitt delbetänkande lämnat ett brett spektrum av förslag och åtgärder som kommer att behandlas vidare i utredningens slutbetänkande, vilket förväntas i juni 2006. Utskottet utgår från att regeringen skyndsamt kommer att bereda dessa frågor så att verk samma åtgärder som minskar alkohol- och drogrelaterade olyckor kan vidtas.

Utskottet vill särskilt uppmärksamma de positiva resultaten av försöksverksamheten med alkoholås. Enligt utskottets mening är det glädjande att försöksverksamheten leder till positiva resultat, men det är dock i förhållande till antalet rattfylleridömda personer fortfarande ett begränsat antal personer som deltar i verksamheten och fullföljer programmet. Utskottet anser att insatser bör göras för att få fler personer på frivillig basis att ansluta sig till verksamheten med alkoholås. Utskottet förutsätter att regeringen tar erforderliga initiativ så att fler rattfylleridömda personer motive-ras till att delta i verksamheten.

En ytterligare fråga som utskottet vill uppmärksamma är behovet av att säkerställa kvaliteten på de alkolås som finns på marknaden. Utskottet välkomnar därför att regeringen i sitt regleringsbrev till Vägverket har uppgett att Vägverket skall vara pådrivande i arbetet med att utveckla säkra och funktionella alkolås. Enligt regeringen skall standardisering av teknik för alkolås på internationell och nationell nivå särskilt beaktas. Utskottet har erfarit att Vägverket har initierat ett arbete med kvalitetsbedömning av alkolås, men utskottet menar att med hänsyn till frågans vikt bör regeringen ytterligare precisera och tidssätta Vägverkets uppdrag. Utskottet har erfarit att viktiga aktörer inte köper in fordon med alkolås eller upphandlar transporttjänster med fordon som har alkolås beroende på att kvalitetsbedömningar saknas. Problem finns vidare med att vissa alkolås på marknaden har en skiftande kvalitet, vilket kan leda till en minskad acceptans för en utvidgad användning av alkolås i trafiken. Detta kan t.ex. leda till att alkoholpåverkade förare invaggas i en falsk säkerhet att de inte är påverkade av alkohol och ger sig ut i trafiken med stora risker för sig själva och för andra trafikanter. Utskottet anser därför att riksdagen bör ge regeringen till känna att regeringen säkerställer att det sker en oberoende kvalitetsbedömning av alkolås som finns på marknaden. Detta kan ske genom ett tidssatt uppdrag till Vägverket om att skyndsamt genomföra en bedömning av alkolås som innefattar normer, kriterier eller krav på produkterna som kan jämföras med en certifiering av alkolås.

Med anledning av den debatt som har förekommit i massmedierna om att förare kör av färjor rattfulla vill utskottet understryka att det ur trafiksäkerhetssynpunkt är väsentligt att regeringen snabbt vidtar åtgärder för att förhindra att alkoholpåverkade förare lämnar färjeområdet.

Därutöver vill utskottet också uppmärksamma att regeringen för närvarande bereder Rattfylleriutredningens förslag. Regeringen har aviserat att man har för avsikt att komplettera utredningens förslag när det gäller vållande till annans död och vållande till kroppsskada eller sjukdom. Utskottet har också erfarit att regeringen har givit Rattfylleriutredningen ett tilläggsdirektiv som omfattar överväganden om tjänstemän vid bl.a. Tullverket skall få samma befogenheter som polismän att genomföra utandningsprov vid misstänkta rattfylleribrott. Utskottet konstaterar att dessa frågor faller inom justitieutskottets beredningsområde, men förslagen har betydelse i det fortsatta trafiksäkerhetsarbetet och för möjligheterna att uppnå de av riksdagen fastlagda målen för trafiksäkerheten.

Vidare vill utskottet peka på att Vägverket och Socialstyrelsen på grundval av ett uppdrag från regeringen har föreslagit att läkares möjligheter att anmäla medicinskt olämpliga förare, vilket även avser alkoholberoende personer, skall skärpas. Förslaget är föremål för remissbehandling.

Utskottet förutsätter sammanfattningsvis dels att regeringens alkoholhandlingsplan leder till att arbetet hos alla aktörer intensifieras, dels att regeringens beredning av pågående utredningar sker skyndsamt samt att trafiksäkerhetsaspekterna väger tungt i regeringens bedömning av

desamma. Vidare utgår utskottet från att regeringen löpande rapporterar till riksdagen om resultatet av arbetet för att skapa nolltolerans mot alkohol och droger i trafiken. Utskottet förutsätter att regeringen återkommer till riksdagen med en redovisning av den av regeringen aviserade strategin för samhällets arbete med alkohol- och trafikfrågor som Vägverket i samråd med berörda aktörer skall ta fram. På eget initiativ föreslår utskottet att riksdagen ger regeringen till känna att en oberoende kvalitetsbedömning av alkoholås som finns på marknaden säkerställs.

Mot denna bakgrund är inte utskottet berett att nu vidta någon åtgärd med anledning av aktuella motionsförslag, varför dessa avstyrks. Syftet med flera aktuella motionsyrkanden förutsätts dock bli tillgodosett i väsentlig omfattning.

Förarutbildning

Utskottets förslag i korthet

Utskottet anser att förarutbildningen är ett viktigt instrument för att förbättra trafiksäkerheten och välkomnar därför pågående reformarbete inom området. Utskottet utgår från att regeringen återkommer till riksdagen när det finns förslag som antingen syftar till att ytterligare förbättra den svenska körkortsutbildningen eller i övrigt minska olycksrisker för nya körkortsinnehavare. Mot denna bakgrund är inte utskottet berett att förorda att riksdagen tar något initiativ med anledning av motionsyrkandena. Riksdagen bör mot denna bakgrund avslå aktuella motionsyrkanden.

Jämför reservation 3 (m, fp, kd, c) och särskilt yttrande 3 (fp, kd, c).

Bakgrund

Körkortsutbildning

Vägverket har i september 2005 fastställt en ny kursplan för körkortsutbildningen (behörighet B) som i huvudsak kommer att tillämpas från den 1 mars 2006. Syftet med att förändra och implementera en kursplan är att genom målstyrning utveckla elevernas lärande mer än i dag och åstadkomma en ökad kreativitet och ett ökat engagemang bland aktörerna i det svenska förarutbildningssystemet. Den nya kursplanen omfattar fler aspekter än tidigare om vad som definierar en säker bilförare, vilket grundas på resultat av nya vetenskapliga studier. Den av riksdagen behandlade utökningen av riskutbildningen inom ramen för körkortsutbildningen kommer, utöver halkkörning, att innefatta alkohol och droger samt trötthet. Även sparsam körning ingår i kursplanen. Begreppet Ecodriving är, enligt

Vägverket, ett skyddat varumärke, varför det inte används. Kursplanen har utarbetats på grundval av ett EU-projekt kallat Gadget som bygger på de senaste 15–20 årens forskning om förarutbildning.

Vägverket arbetar med att ta fram och införa den utökade riskutbildningen och kommer inom kort att lämna en framställan om nödvändiga ändringar i körkortslag och körkortsförfattning till regeringen.

Kopplingen mellan teorikunskaper och praktiska färdigheter kommer ytterligare att tydliggöras i samband med att reglerna för uppkörning förändras. Inom Vägverket bedriver man för närvarande en försöksverksamhet som syftar till att utveckla förarprovet för att det skall anpassas till den nya förarutbildningen.

Inom Vägverket bedrivs också ett arbete som syftar till att ta fram ett förslag till förändring av den tvååriga prøvotid för nya körkort som redan finns. Vägverket bedömer att åtgärder som anpassas till de brister som föranlett körkortsindragningen har större trafiksäkerhetseffekt än ett nytt förarprov, som i dag kärvs för att återfå körkortet.

Stegvis förarutbildning

Vägverket tog 1999 fram ett förslag till en ny körkortsutbildning, s.k. Stefus, Stegvis förarutbildningssystem. I förslaget ingick en introduktionsutbildning för handledare som nu har införts. Förslaget om en stegvis förarutbildning innebar vidare bl.a. att utbildningskontroller eller avstämning mellan olika steg under utbildningen skulle genomföras. Förslaget har i sin helhet inte införts beroende på att det bl.a. blev föremål för invändningar som omfattade att kostnad och tid för den enskilde förväntades öka samt på grund av strukturen på det förslagna systemet.

En stegvis förarutbildning, som den tillämpas i flera länder, är till sin karaktär uppbyggd i olika på varandra följande steg som ger den blivande bilföraren alltmer erfarenhet och frihet att öva innan han eller hon blir självständig bilförare. I exempelvis Norge och Finland tillämpas liknande modeller. När det gäller de norska reglerna kan nämnas att elever måste genomgå en utbildning på 17 timmar för att få övningsköra med personbil. I Finland skall körkorts innehavaren efter sin förarexamen öva på egen hand. Därefter har man infört ett andra skede i utbildningen, ett system med självvärdering som bl.a. syftar till att ge fördjupade kunskaper och färdigheter i och attityder till att köra säkert.

Motionerna

Lars-Ivar Ericson och Johan Linander (c) framhåller i motion 2005/06:T227 att antalet olyckor och dödsfall bland unga förare i trafiken ökar. Det beror bl.a. på att många kör för fort, slarvigt och med droger i kroppen. Det är därför viktigt med attitydförändringar i trafiken för att på så sätt öka trafiksäkerheten. Var femte 18–24-åring har kört rattfull, och alltfler tycker att det inte är några problem med att köra bil med alkohol i

kroppen. Motionärerna menar att dessa förhållanden kan motverkas genom en effektiv och grundlig undervisning i drogfrågor i samband med körkortsutbildningen. Utbildningen skall vara obligatorisk och exempelvis innehålla möten med drabbade, filmvisningar, diskussioner samt värderings- och upplevelsebaserade övningar.

Else-Marie Lindgren (kd) säger i motion 2005/06:T267 att ungdomar dricker mer alkohol och oftare kör rattfulla än någonsin förr. Med samma motivering som framförs i motion 2005/06:T227 föreslås att en obligatorisk påverkans- och insiktsutbildning införs i körkortsutbildningen så att unga förare attityder till alkohol kan förändras.

Staffan Danielsson och Eskil Erlandsson (c) anför i motion 2005/06:T243 att Sverige tillhör de länder inom EU som har de högsta kunskapskraven och kostnaderna för att ta körkort. Det behövs, enligt motionärerna, åtgärder för att komma till rätta med många underkända prov, ökande kostnader och att allt färre ungdomar tar körkort. Åtgärder som enligt motionärerna bör övervägas är bl.a. att trafik kunskap införs som ett tillvalsämne i alla gymnasieskolor, att en möjlighet att ta körkort inom gymnasieskolans ram införs, att certifierade trafikskolor och -lärare bör kunna examinera körkortsaspiranter och att översyn av teoriprovet utformning och svårighetsgrad genomförs.

Else-Marie Lindgren (kd) konstaterar i motion 2005/06:T269 att både koldioxidutsläppen och trafiksäkerheten skulle förbättras genom s.k. Ecodriving. Körsättet Ecodriving innebär bl.a. att följa hastighetsgränserna och att köra förutseende. Om alla körkortstagare utbildades i Ecodriving skulle ca 100 000 nya förare per år kunna köra på ett mer miljövänligt sätt och trafiken skulle dessutom bli säkrare, vilket torde minska antalet trafikolyckor. Därför bör Ecodriving ingå i den nya kursplanen för körkort och prövas i både teorin och i praktiken (yrkande 1). Vidare föreslås att alla offentligtanställda ges möjlighet till utbildning i Ecodriving (yrkande 2). Besparing av driftskostnader i fordonsparken kan, enligt motionären, motsvara utgiften för utbildningen.

Runar Patriksson m.fl. (fp) kommenterar i motion 2005/06:T380 reglerna om obrutet körkortsinnehav för godkännande av handledare vid privat övningskörning. Vid återkallande av körkort som orsakats av rattfylleri bör femårsregeln gälla. Även om detta kan leda till svårigheter för privat övningskörning för ungdomar vars föräldrar dömts för rattfylleribrott anser motionärerna att det är en ytterligare signal om hur allvarligt samhället ser på omdömesgillheten hos en handledare som gjort sig skyldig till rattfylleri (yrkande 8).

Sven Bergström och Birgitta Carlsson (c) påpekar i motion 2005/06:T386 att ungdomar är överrepresenterade i många typer av olyckor. Lagstiftarna har försökt motverka de höga olyckstalen för unga förare bl.a. genom ändrade körkortsregler. Positiva stimulanser har dock inte prövats för att uppmuntra unga bilförare att ta det lugnt i trafiken och köra med säkerhets-

marginal. I Danmark har Rådet för större trafiksäkerhet föreslagit att en premie skall betalas ut till de unga bilister som under sina fem första år med körkort varken drar på sig fortkörningsböter eller är inblandade i någon trafikolycka. Premien skulle kunna vara på 5 000 kr. Motionärerna anser att förslaget kan vara värt att pröva även i Sverige. Vägverket bör därför få i uppdrag att utreda förslaget om en premie till unga bilförare som klarat de fem första åren med körkort utan att vara inblandade i olyckor eller åkt fast för fortkörning.

Karin Svensson Smith m.fl. (–, mp) framför i motion 2005/06:T562 att Ecodriving i första hand är en metod för att minimera miljöpåverkan i samband med bilkörningen, men den har också goda trafiksäkerhetseffekter. Vägverket genomför för närvarande en översyn av körkortsutbildningen och uppkörningsprovet. I motionen föreslås att Ecodriving skall ingå i utbildningen och bli ett nytt moment i uppkörningen (yrkande 10).

I samma motion pekar motionärerna på att det finns ett remissbehandlat förslag om utbildning och förarprov för personer som kör utryckningsfordon. Detta har emellertid inte föranlett något förslag från regeringen. Motionärerna anser att personer som kör utryckningsfordon bör ha erlagt förarbevis eftersom fordonen framförs i hög hastighet. I motionen föreslås att Vägverket får i uppdrag att fastställa en plan för utbildning samt förarprov som skall vara obligatoriskt för att få behörighet att köra utryckningsfordon (yrkande 9).

I motion 2005/06:T225 av Lars-Ivar Ericson och Johan Linander (båda c) anges att trafiksäkerheten genom sparsam körning, s.k. Ecodriving, kan förbättras samtidigt som bränsle sparas. Därför bör enligt motionärerna Ecodriving snarast bli ett obligatoriskt moment i all körkortsundervisning.

Motsvarande förslag återfinns även i motion 2004/05:T461 av Johnny Gylling m.fl. (kd) som bland tänkbara åtgärder för att främja mer miljövänlig trafik anger att undervisning om sparsam körning bör göras till ett obligatoriskt moment i körkortsutbildningen (yrkande 13).

Maud Ekendahl m.fl. (m) påpekar i motion 2005/06:T205 att undervisningen i första hjälpen i flera europeiska länder är införlivad i körkortsutbildningen. Obligatoriska första-hjälpen-lektioner i samband med förarutbildningen bör leda till att fler kan och vågar göra en insats vid trafikolyckor och i andra sammanhang där liv är i fara. Motionärerna menar att dessa kunskaper även ger ökad riskmedvetenhet och ett trafiksäkrare beteende. Av dessa anledningar föreslås att körkortsutbildning snarast kompletteras med en första-hjälpen-kurs.

Även Gunnar Sandberg (s) menar i motion 2005/06:T585 att kännedom om första hjälpen ibland kan vara avgörande inför liv eller död. Om fler skulle känna att de klarar av att ge första hjälpen skulle fler våga ingripa vid trafikolyckor etc. Motionären föreslår att regeringen bör pröva möjligheterna att göra första-hjälpen-utbildning till ett obligatorium i körkortsutbildningen.

Johnny Gylling m.fl. (kd) framhåller i motion 2005/06:T609 att det är högst otillfredsställande att regeringen ännu inte gått vidare med Vägverkets förslag till helt ny körkortsutbildning, vilket bl.a. omfattar fler obligatoriska övningsmoment samt repetitionsutbildningar. Vid upprepade tillfällen har, enligt motionärerna, trafikutskottet hänvisat till regeringens beredning av frågan om en ny körkortsutbildning för att avstyra motionsyrkanden rörande en förbättrad körkortsutbildning. Mot bakgrund av detta utdragna beredningsarbete efterfrågar motionärerna ett förslag från regeringen med anledning av Vägverkets utredningsarbete om ny körkortsutbildning (yrkande 7). Vidare föreslås att alkohol- och drogundervisning i körkortsutbildningen skall bli obligatoriska inslag (yrkande 4).

I samma motion kommenteras att Vägverket nyligen har genomfört en förändring i sina föreskrifter som innebär att övningskörning med motorcykel skall genomföras av en lärare och en elev. För att minska kostnaderna för eleverna och för att övningskörning i grupp är en viktig del i utbildningen, eftersom motorcykelkörande ofta sker grupp, föreslås att regeringen skall verka för att Vägverket genom sina föreskrifter åter tillåter övningskörning med motorcykel i grupp (yrkande 9).

Hillevi Engström (m) framhåller i motion 2005/06:Sk297 att en nybliven körkortsinnehavare långt ifrån en är skicklig förare. Nyblivna körkortsinnehavare råkar också ut för fler incidenter och olyckor. Den nyblivna föraren bör få rätt att öva på egen hand, och det bör därför finnas en provotid för körkortet. Ett förslag är därför att den nyblivna körkortsinnehavaren under en viss tid har en skylt på fordonet där det framgår att föraren är nybörjare. Det skulle kunna få effekten att medtrafikanter visar mer hänsyn, är förberedda på att något oförutsett kan hända och också få effekten att föraren inte känner sig eller betar sig som en rutinerad rallyförare, utan tar det lite mer försiktigt. Systemet finns och tycks fungera väl i andra EU-länder.

Utskottets ställningstagande

Utskottet anser att förarutbildningen är ett viktigt instrument för att förbättra trafiksäkerheten. Utskottet välkomnar därför det reformarbete som pågår inom området för att förbättra utbildningen av nya förare. Som exempel på resultat av detta utvecklingsarbete kan nämnas att riksdagen i november 2004 behandlade vissa ändringar i körkortslagen m.m. (prop. 2003/04:160, bet. 2004/05:TU2, rskr. 63). Beslutet innebar att en obligatorisk introduktionsutbildning infördes för privat övningskörning för förarbehörighet B. Uppsikt under privat övningskörning får endast utövas av den som har godkänts som handledare för den som övningskör. Ett sådant godkännande får meddelas den som fyllt 24 år, har körkort för fordon av det slag som övningskörningen avser och under sammanlagt minst fem av de senaste tio åren haft ett sådant körkort. Vidare skall denne under de senaste tre åren inte ha haft sitt körkort återkallat. Förändringen trädde i kraft den 1 januari 2006. Därutöver behandlade riksdagen ett förslag från

regeringen när det gäller att utveckla den obligatoriska riskutbildningen så att den förutom riskerna med körning i halt underlag även inbegriper alkohol och droger i trafiken. Utskottet konstaterade med tillfredsställelse att riskerna med alkohol och droger skulle få en mer framträdande plats i körkortsutbildningen med regeringens förslag.

Utskottet anser att det är viktigt att förarutbildningen ägnas stor uppmärksamhet även i det fortsatta arbetet för att uppnå de trafiksäkerhetspolitiska målen. Utbildningen av nya bilförare är ett viktigt instrument för att förbättra trafiksäkerheten. Samtidigt är körkortsutbildningen en fråga som berör många och utgör en betydande kostnad för körkortstagaren. Det är därför av stor vikt att detta verktyg utnyttjas på ett effektivt sätt samt att frågor med anknytning till körkortsutbildningen och trafiksäkerheten vidareutvecklas i det fortsatta trafiksäkerhetsarbetet.

Utskottet övergår därefter till de frågor som väckts motionsledes och först frågan om undervisning om alkohol och droger inom körkortsutbildningen. Som tidigare har nämnts har riksdagen behandlat frågan om att den obligatoriska riskutbildningen inom körkortsutbildningen skall kompletteras med risker med alkohol och droger. Utskottet har emellertid erfarit att införandet av den av riksdagen förutsedda kompletteringen erfordrar en ändring av körkortslagen. Utskottet utgår från att regeringen skyndsamt redovisar ett förslag för riksdagen så att den förutsedda kompletteringen kan träda i kraft så snart som möjligt. Det är, enligt utskottet, angeläget att kunskaper om riskerna med alkohol och droger ökar för samtliga trafikanter, men detta är särskilt uttalat för de nya körkortsinnehavarna. Förhållandevis unga bilförare är överrepresenterade i exempelvis alkohol- och drogrelaterade dödsolyckor så det finns ett uppenbart behov av att den utökade riskutbildningen kan införas. Utskottet delar således de uppfattningar som framförs i motionerna 2005/06:T227, 2005/06:T267 och 2005/06:T609 yrkande 4 som innebär att en undervisning om droger och alkohol bör ske inom ramen för körkortsutbildningen. Enligt utskottets mening är den mer exakta utformningen av den av riksdagen beslutade utbildningen en fråga för Vägverket, vilket fastställer kursplanen för körkortsutbildningen, och aktuella motionsyrkanden avslås.

Vidare ser utskottet positivt på Vägverkets nuvarande utvecklingsarbete med att dels utveckla förarproven, dels förändra den tvååriga provperioden för nya körkortsinnehavare så att åtgärder som leder till en ökad trafiksäkerhet kan vidtas. Utskottet förutsätter att de erfarenheter som finns i andra länder om såväl utformningen av körkortsutbildningen som andra åtgärder för att minska ungdomars olycksrisk löpande tas till vara inom Vägverket som är ansvarig sektorsmyndighet. När det finns förslag som syftar till att ytterligare förbättra den svenska körkortsutbildningen eller i övrigt minska olycksrisker för nya körkortsinnehavare utgår utskottet från att regeringen återkommer till riksdagen i frågan. Utskottet är mot denna bakgrund inte berett att förorda att riksdagen tar något initiativ med anled-

ning av motionsyrkandena. Utskottet avstyrker motionsförslagen om en ny körkortsutbildning, kostnader för körkortsutbildningen och premier för nya körkortsinnehavare.

Utskottet konstaterar vidare att momentet sparsam körning numera ingår i körkortsutbildningen, varvid syftet med de motioner som tar upp dessa frågor synes vara tillgodosett. Berörda motionsförslag avstyrks följaktligen.

I ett par motioner föreslås att körkortsutbildningen skall kompletteras med fler obligatoriska moment som första-hjälpen-utbildning. Utskottet konstaterar att det inte har framkommit någon ny information som föranleder att utskottet omprövar de ställningstaganden som redovisades när liknande motionsförslag behandlades och avstyrktes i november 2004. Motionsförslagen avstyrks därmed.

Även rörande motionsförslaget om en skylt för nya körkortsinnehavare konstaterar utskottet att denna fråga tidigare avstyrkts efter en utförlig behandling i regeringens proposition 2003/04:160 och utskottets betänkande 2004/05:TU2. Sedan dess synes det inte ha tillkommit någon ny information i frågan varför motion 2005/06:Sk297 i nu behandlad del avstyrks.

En motionär föreslår att det skall krävas fem års obrutet körkortsinnehav när körkort har återkallats på grund av rattfylleri för att bli godkänd som handledare för privat övningskörning. Utskottet vill påminna om att denna fråga behandlades utförligt när kraven på handledare vid övningskörning förändrades från tidigare fem års obrutet körkortsinnehav till tre års obrutet körkortsinnehav. Enligt utskottet bygger de nuvarande reglerna på en rimlig avvägning där hänsyn tas till både handledarens erfarenhet och omdömesgillhet. Motion 2005/06:T380 yrkande 8 avstyrks följaktligen.

I motion 2005/06:T562 yrkande 9 uppmärksammas behovet av att förare av utryckningsfordon har erlagt förarbevis eftersom sådana fordon framförs i hög fart. Utskottet har erfarit att regeringen avser att ge Vägverket i uppdrag att genomföra en kartläggning av den nuvarande utbildningssituationen för förare av utryckningsfordon i landet. Utskottet välkomnar regeringens avsiktsförklaring och utgår från att regeringen återkommer till riksdagen med en redovisning av resultatet av Vägverkets uppdrag och förslag som säkerställer att förare av utryckningsfordon har erforderlig kompetens. Med hänvisning till det anförda torde syftet med motionsyrkandet komma att bli tillgodosett. Motionsyrkandet avstyrks följaktligen.

Beträffande motion 2005/06:T509 yrkande 9, om att övningskörning i grupp för motorcyklister skall tillåtas, konstaterar utskottet att Vägverket bedömer att en sådan förändring är olämplig eftersom det finns risk för försämrad trafiksäkerhet. Utskottet har ingen anledning att ifrågasätta Vägverkets bedömning i vilken form som övningskörning för motorcyklister bör ske. Motionsyrkandet avstyrks.

Körkorts- och behörighetsfrågor

Utskottets förslag i korthet

Utskottet konstaterar att angelägna utredningsförslag har lämnats gällande regelverket för bl.a. mopeder som syftar till att främja trafiksäkerheten. Förslagen innebär såväl förändrade åldersgränser som krav på förarbevis eller körkort och möjligheter till återkallelse av förarbeviset och körkortet. Utredningen har genomförts efter ett tillkännagivande av riksdagen. Med hänsyn till dels ett kommande EG-direktiv om körkort, dels pågående beredningsarbete inom regeringen bör riksdagen avslå aktuella motionsyrkanden.

Jämför reservationerna 4 (fp) och 5 (kd).

Bakgrund

Pågående beredningsarbete inom EU

Kommissionen överlämnade den 5 december 2003 ett förslag till rådet om ett nytt körkortsdirektiv (KOM(2003) 621 slutlig). Syftet med förslaget till revision av nu gällande direktiv 91/439/EEG om körkort är att förbättra skyddet mot förfalskningar, säkerställa fri rörlighet för EU-förare och förbättra trafiksäkerheten. Förslaget omfattar

- en harmonisering av körkortens utformning genom att plastkort blir standard,
- en harmonisering av giltighetstiden för körkort,
- en utvidgad undersökning om tidigare körkortsinnehav,
- en höjning av minimiåldern för att få köra de mest kraftfulla motorcyklarna samt vissa andra ändringar av körkortskategorierna och behörighetskraven i syfte att höja trafiksäkerheten,
- införande av en ny körkortskategori för mopeder,
- en harmonisering av tidsperioderna för medicinska kontroller för yrkesförare och
- minimikrav på utbildning för förarprövare.

Vid rådets möte (transport-, telekom- och energifrågor: transportministerierna) den 27 mars 2006 nådde rådet en politisk överenskommelse om direktivet.

Mopeder m.m.

I betänkande 2002/03:TU4 uppmärksammade utskottet behovet av att utbildning och testning av blivande EU-mopedförare skulle motsvara det som gäller för lätt motorcykel. Dessutom angav utskottet som sin mening att regeringen borde återkomma till riksdagen med en redovisning och en konsekvensanalys av hur ett införande av möjlighet till återkallelse av förarbe-

vis för dels moped, dels terrängskoter kan genomföras. Mot denna bakgrund utsåg regeringen en särskild utredare med uppgift att se över regelverket för mopeder klass I och för terrängskoter.

Resultatet av utredningen presenterades den 27 maj 2005. Utredningen föreslår bl.a. att för att få köra en moped klass I, dvs. en moped som är konstruerad för en hastighet av högst 45 kilometer i timmen (EU-moped), skall det krävas ett körkort med förarbehörigheten AM eller ett körkort med annan behörighet. Ett körkort med AM-behörighet skall kunna utfärdas till den som är lägst 16 år, har ett körkortstillstånd samt har gått igenom en obligatorisk utbildning med bl.a. övningskörning i trafik och har genomfört ett kunskapsprov med godkänt resultat i Vägverkets regi. Förslaget om AM-behörighet grundar sig på det nya körkortsdirektiv som är under utarbetande inom EU. Ålderskravet 16 år grundar sig på direktivets riktvärde och den svenska olycksstatistiken, som visar att 15-åringar är en särskilt utsatt åldersgrupp vid mopedolyckor.

För att få köra en moped klass II, dvs. en moped som är konstruerad för en hastighet av högst 25 kilometer i timmen, eller en s.k. 30-moped, som är konstruerad för en hastighet av högst 30 kilometer i timmen, skall det krävas ett förarbevis för moped klass II. Ett sådant förarbevis skall kunna utfärdas till den som är lägst 15 år, har ett körkortstillstånd samt har gått igenom en obligatorisk utbildning (innehållande både teori och praktik men inte övningskörning i trafik) och har genomfört ett kunskapsprov med godkänt resultat i Vägverkets regi. Ett körkort och ett traktorkort skall också ge behörighet att köra en moped klass II respektive en 30-moped.

Samtliga nu aktuella behörigheter skall erhållas i samband med kunskapsprovet. Ingripanden i form av varning och återkallelse skall kunna ske mot de aktuella behörigheterna. Andra nya regler som föreslås är att förarbevisen, på samma sätt som ett körkort, skall omfattas av regelbunden förnyelse, att de skall vara försedda med foto av innehavaren och att de skall medföras vid färd. Förslaget har remissbehandlats.

Motionerna

Rolf Gunnarsson (m) uppger i motion 2005/06:T202 att det har framkommit att många kör omkring i bil på de svenska vägarna med körkort där kraven för att få körkort inte varit och inte är lika strikta som vad som gäller för att ta ett "svenskt" körkort. I trafiksäkerhetssyfte bör därför utländska körkort prövas, för att se om innehavaren, utan att göra något ytterligare körprov eller test i Sverige, skall få köra bil på de svenska vägarna. Det finns länder som har strängare regler och hårdare krav än Sverige för att få körkort, men det har också framkommit uppgifter om, efter vissa svåra olyckor, att undervisningen i vissa länder varit bristfällig. Mot denna bakgrund föreslås att riksdagen tillkännager som sin mening för regeringen vad i motionen anförs om utländska körkorts giltighet.

Rolf Gunnarsson (m) ifrågasätter i motion 2005/06:T204 om dagens åldersgräns för att få köra moped är rättvis. I dag gäller 15 år som åldersgräns för att köra moped. Det upplevs av många som orättvist att av jämnåriga ungdomar (räknat vilket år man är född) får vissa åka moped, andra inte. Den regel och lag som i dag gäller inbjuder också, enligt motionären, till olovliga körningar. Motionären föreslår att rätten att köra moped skall gälla från det kalenderår man fyller 15 år.

Staffan Danielsson och Birgitta Carlsson (c) menar i motion 2005/06:T302 att frågor i den hälsodeklaration som krävs för att få körkortstillstånd kan ställa till problem för personer som i barndomen har fått diagnosen adhd/damp som vuxit bort eller mildrats. Länsstyrelsen utfärdar inte något körkortstillstånd intill dess att sökande har uppsökt och fått godkännandeintyg av en specialist i neurologi eller barnmedicin alternativt barnhabilitering. Sådana specialister finns bara på vissa orter, och kötiderna är ofta långa. Detta åsamkar människor med tidigare eller befintliga besvär av lindrigare adhd/damp stora tidsutdräcker och besvär, utöver att klassas som specialistbehövande. Mot denna bakgrund föreslås att människor med tidigare adhd/damp-diagnos inte skall diskrimineras vid körkortstagning.

Ingemar Vänerlov (kd) påpekar i motion 2005/06:T394 att rutinerna vid återkallelse av körkort och körkortstillstånd bör ses över. I dag är handläggningstiderna oftast oacceptabelt långa, vilket är särskilt påfrestande för unga personer för vilka provotid började löpa vid tidpunkten för händelsen som medfört återkallelse av körkort. Motionären ger ett exempel på att det dröjde elva månader innan länsstyrelsen drog in körkortet för en ung person med nytaget körkort som hade gjort sig skyldig till vårdslöshet i trafik. Under dessa elva månader hade personen i fråga kvar sitt körkort och kunde köra bil i vanlig ordning. Motionären föreslår att den långa handläggningstiden vid körkortsingripande förkortas.

Håkan Larsson (c) uppger i motion 2005/06:T399 att i Danmark accepteras färöiska körkort såsom varande danska. De kan fritt bytas in eller användas som de är. I Sverige accepteras danska och övriga nordiska länders körkort. Sverige accepterar dock inte färöiska körkort och accepterar inte heller att byta in dem mot svenska körkort om över ett år har förflutit från det att personen med det färöiska körkortet inflyttat till Sverige. Körkortslagen behöver enligt motionen ändras så att ett utländskt körkort som är utfärdat i en stat inom EES eller Norden gäller i Sverige enligt sitt innehåll.

Birgitta Sellén och Rigmor Stenmark (c) diskuterar i motion 2005/06:T415 regler för förarbehörighet för mopeder. För att köra moped klass I (EU-moped) gäller att man måste ha körkort, traktorkort eller förarbevis moped klass I. Sådana krav saknas för att få köra nationellt godkända mopeder klass II. Enligt motionärerna är kunskapen bland ungdomar om trafik- och

fordonsfrågor oroväckande låg, vilket leder till många olyckor med mopedister. I motionen föreslås att man skall ha förarbevis för att få köra moped (yrkande 1).

I samma motion kommenteras nuvarande regler för att få köra moped. De innebär att ungdomar som är födda sent på året inte kan åka moped tillsammans med sina klasskamrater som är födda tidigt på året. Gruppidentiteten är viktig för ungdomar i denna åldersgrupp, och den som inte har ”fyllt moppe” blir kanske utanför gemenskapen. Av den anledningen bör man utreda möjligheten att ungdomar får köra moped det år som de fyller 15 år (yrkande 2).

Annelie Enochson (kd) uppmärksammar i motion 2005/06:T432 att mopedbilar har blivit alltmer populära. För att få köra en mopedbil krävs, som för EU-mopeder, endast att man är över 15 år samt att man innehar förarbevis. Personer som har förlorat sitt körkort på grund av rattonykterhet kan fortsätta att köra en mopedbil lagligt. Maxhastigheten på en mopedbil är 45 kilometer i timmen vilket innebär att ett sådant fordon kan meja ned oskyddade trafikanter som cyklister, fotgängare och mopedister. Motionären föreslår att förarbevis skall dras in vid rattonykterhet.

Torkild Strandberg m.fl. (fp) ifrågasätter i motion 2005/06:T452 reglerna för utländska körkort utfärdade utanför EES-området. Det krävs att innehavaren avlägger godkända kunskaps- och förarprov. Om innehavaren misslyckas med kunskaps- eller förarprovet finns i dagsläget inga hinder att fortsätta använda det utländska körkortet under tiden fram till ett år efter folkbokföringsdatumet i Sverige. Motionären föreslår att personer som misslyckas med förar- eller kunskapsprov inte skall få fortsätta att köra bil i Sverige.

Även Torsten Lindström och Olle Sandahl (kd) diskuterar i motion 2005/06:T476 reglerna för utländska körkort utfärdade utanför EES-området. Enligt motionärerna prövar länsstyrelsen om körkortet kan bytas ut till ett svenskt körkort. Därmed finns egentligen ingen kontroll av personens faktiska trafikfärdigheter. I motionen föreslås att man ändrar körkortslagen så att den som vill byta ett körkort från ett land utanför EES till ett svenskt körkort skall visa sina färdigheter i praktiskt och teoretiskt prov.

Tomas Eneroth (s) uppmärksammar i motion 2005/06:T489 att det finns goda möjligheter för medborgare inom dels EU-länder, dels några länder utanför EU att få sina körkort godkända i Sverige. Detta gäller, enligt motionären, inte för Ryssland och Ukraina. Motionären anser att det finns skäl att överväga en förändrad körkortsvalidering för forna medborgare i Ryssland och Ukraina, med beaktande av de kvalitetskrav som kan och skall ställas vid validering av körkort från andra länder.

Johnny Gylling m.fl. (kd) anser i motion 2005/06:T609 att den nuvarande åldersgränsen för att få köra moped innebär problem för många ungdomar. Att fylla 15 år sent under året innebär att man lätt kommer utanför den gemenskap som skapas. En vanlig konsekvens är, enligt motionären, att

man åker moped olagligt och oskyddat med sina kompisar. En förändring av åldersgränsen för moped till det år under vilket man fyller 15 år skulle minska lagstridigt medååkande och öka rättsmedvetenheten. I motionen föreslås en lagstiftning som innebär att framförandet av moped görs tillåtet fr.o.m. det år man fyller 15 år (yrkande 11).

Johan Pehrson m.fl. (fp) framhåller i motion 2005/06:JU380 om nolltolerans mot våld mot kvinnor att alla rimliga medel som kan begränsa gärningsmannens rörelsefrihet bör övervägas. Enligt motionärerna bör mot denna bakgrund övervägas att återkalla körkortet för gärningsmän som begår våldsbrott mot nära anhöriga och vid överträdelse av besöksförbud (yrkande 14).

Utskottets ställningstagande

Som framgått av bakgrundsbeskrivningen har utskottet tidigare uppmärksammat dels behovet av att utbilda och testa blivande EU-mopedförare, dels frågan om att återkalla förarbevis för moped och terrängskoter. På grundval av riksdagens tillkännagivande med anledning av utskottets ställningstagande utsåg regeringen en särskild utredare, med uppgift att se över regelverket för mopeder klass I och för terrängskoter, som presenterade sitt förslag våren 2005.

Enligt utskottets mening har utredningen lämnat angelägna förslag i syfte att främja trafiksäkerheten genom att förarbevis införs för s.k. 30-moped och körkort med AM-behörighet kommer att krävas för EU-moped för en hastighet med högst 45 kilometer i timmen. Åldersgränsen för AM-behörighet anpassas till det kommande EG-direktivet och föreslås bli 16 år eftersom 15-åringar är en särskilt utsatt grupp när det gäller mopedolyckor. Samtliga nu aktuella behörigheter skall, enligt utredningsförslaget, erhållas i samband med kunskapsprovet. Ingripanden i form av varning och återkallelse skall kunna ske mot dem. Inom EU har man inom rådet nått en politisk överenskommelse om ett nytt körkortsdirektiv. Utskottet har erfarit att regeringen avvaktar den kommande förändringen av körkortsdirektivet innan ett förslag i frågan kommer att tillställas riksdagen.

Utskottet vill i samband med motionsförslaget om att människor med tidigare adhd/damp-diagnoser inte skall diskrimineras vid körkortstagning uppmärksamma att Vägverket på grundval av ett regeringsuppdrag genomfört en analys av de resurser som finns för trafikmedicinska utredningar samt behov av och möjligheter till att utfärda körkort med begränsad behörighet. Vägverkets förslag kommer att bli föremål för remissbehandling. I utredningsförslaget föreslås bl.a. en utökad satsning på trafikmedicinska center, vilket torde överensstämma med motionärens synpunkter i frågan.

När det gäller de motionsförslag som avser utbyte av utländska körkort till svenska körkort och krav på körkortsprov för personer med utländska körkort vill utskottet uppmärksamma gällande regler. Körkort från andra EES-länder är enligt EES-avtalet giltiga i Sverige oavsett hur länge inneha-

varen varit folkbokförd här. Ett sådant körkort får bytas ut mot ett likvärdigt svenskt körkort om innehavaren är permanent bosatt i Sverige. Körkort från övriga länder gäller endast om innehavaren inte är folkbokförd i Sverige sedan mer än ett år. Sådana körkort får ej bytas ut mot ett svenskt körkort, med undantag av körkort från Schweiz och Japan som får bytas ut mot ett likvärdigt svenskt körkort om innehavaren är permanent bosatt i Sverige och uppfyller de personliga och medicinska krav som gäller för att få körkort i Sverige. Utskottet har tidigare vid flera tillfällen behandlat och avslagit motionsförslag om utbyte av utländska körkort till svenska körkort ur olika aspekter. I samband med beredningen av de nu aktuella motionsförslagen har utskottet erfarit att regeringen har för avsikt att utreda vissa frågor när det gäller utbyte av utländska körkort till svenska körkort i anslutning till införlivandet av EG:s körkortsdirektiv i den svenska lagstiftningen.

När det gäller frågan om återkallelse av körkort för gärningsmän som begår våldsbrott mot nära anhöriga eller överträder besöksförbud konstaterar utskottet att körkortet kan – enligt 5 kap. 3 § 5 körkortslagen (1998:488) – återkallas även efter andra brott än trafikbrott. Om det exempelvis med hänsyn till annat brott som körkortsinnehavaren har gjort sig skyldig till kan antas att han eller hon inte kommer att respektera trafikreglerna och visa hänsyn, omdöme och ansvar i trafik eller på grund av sina personliga förhållanden i övrigt inte kan anses lämplig som förare av körkortspliktigt fordon kan körkortet återkallas. Enligt gällande rättspraxis kan därmed körkort återkallas efter dom med anledning av grova våldsbrott. Utskottet har tidigare år mot bakgrund av gällande lagstiftning avstyrkt likartade motionsförslag om återkallelse av körkort.

Även frågan om länsstyrelsens handläggningstider för återkallelse av körkort har varit föremål för behandling av utskottet tidigare med anledning av motionsyrkanden. Utskottet har vid sin senaste behandling i november 2004 utgått från att Vägverket som sektorsmyndighet uppmärksammar frågan och vid behov tar erforderliga initiativ för att åtgärda eventuella problem med långa handläggningstider.

Med hänvisning till vad som ovan anförts avstyrks de i detta avsnitt behandlade motionsförslagen.

Barn och ungdomar

Utskottets förslag i korthet

Utskottet anser att trafiksäkerhetsåtgärder som är riktade mot barn och ungdomar måste ges högsta prioritet. Det är därför, enligt utskottet, positivt att antalet omkomna barn och ungdomar har minskat under det senaste decenniet. För barn och ungdomar är dock fortfarande trafikolyckor den enskilt största dödsorsaken bland alla olycksfall.

Riksdagen har tidigare beslutat om ett tillkännagivande till regeringen om ökad säkerhet för barn i trafiken. Utskottet anser att det är angeläget att regeringen återkommer till riksdagen med en redovisning av genomförda och pågående insatser i förhållande till FN:s konvention om barnens rättigheter och riksdagens beslut om nollvisionen. Enligt utskottets mening bör regeringens redovisning bl.a. återspegla konkreta erfarenheter av det hittillsvarande arbetet och vilka insatser som planeras för att ytterligare utveckla arbetet med barnkonsekvensanalyser i syfte att leva upp till FN:s konvention om barnets rättigheter.

Jämför reservationerna 6 (m, fp, kd, c) och 7 (v).

Bakgrund

Utvecklingen

Under de senaste decennierna har antalet dödade och skadade barn i trafiken kontinuerligt minskat. Det gäller för alla trafikantkategorier. Många faktorer har bidragit till denna minskning, t.ex. trafikseparering, skyddsutrustning, teknikutveckling, trafikmiljöåtgärder och ett ökat säkerhetstänkande. Enligt Vägverkets årsredovisning omkom 28 barn (0–17 år) i vägtrafiken under 2005, jämfört med 33 under föregående år. På de statliga vägarna dödades 17 barn jämfört med 30 barn året innan. Antalet barn som dödades i mopedolyckor har minskat. Bland övriga trafikantkategorier har ingen större förändring skett sedan 2004. Uppgifterna för 2005 är preliminära.

Även antalet dödade ungdomar i vägtrafiken har minskat. År 2005 omkom 67 ungdomar i åldern 18–24 år, enligt preliminära uppgifter från Vägverket. Det är en minskning jämfört med 2004 då 78 ungdomar dödades. Antalet omkomna ungdomar motsvarar 15 % av dem som dödades i vägtrafiken 2005. Ungdomar är dock överrepresenterade i många typer av olyckor, bl.a. i singelolyckor, olyckor med höga farter och olyckor där föraren har förlorat kontrollen över bilen. De flesta olyckor inträffar under helger, vanligtvis under kvällar och nätter. I var tredje dödsolycka är föraren påverkad av alkohol, och de alkoholrelaterade olyckorna ökar kraftigt.

De flesta barnolycksfallen med dödlig utgång är trafikolyckor. För barn och ungdomar utgör trafikolyckor den största enskilda dödsorsaken bland alla olycksfall. Ungefär 60 % av alla barn (upp till 15 år) som omkommer i olyckor förolyckas i trafiken. Motsvarande andel i åldern 15–19 år är 80 %. Detta innebär att barn och ungdomar är en särskilt utsatt grupp i trafiken.

Skolskjutsar

Barn är ofta beroende av samhällsbetalda transporter. Antalet barn i åldern 6–16 år uppgår till ca 1 miljon läsåret 2004/05. Av dem åker ca 250 000 varje dag med någon form av skolbarnstransport, och därav uppskattas ungefär en tredjedel åka med reguljär linjelagd kollektivtrafik. Dessa uppgifter har redovisats i Vägverkets rapport Säkrare bussresor för barn (TR 70A 2005:1726).

Enligt skollagen (1985:1100) är hemkommunen skyldig att sörja för att det för eleverna i grundskolan anordnas kostnadsfri skolskjuts, om sådan behövs med hänsyn till färdvägens längd, trafikförhållandena, funktionshinder hos en elev eller någon annan särskild omständighet.

Enligt förordningen (1970:340) om skolskjutsning avses med skolskjutsning sådan befordran av elev i förskola, grundskola, gymnasieskola eller motsvarande skola till eller från skolan som ordnas av det allmänna särskilt för ändamålet och inte är av tillfällig natur. Skolskjutsning skall med avseende på tidsplaner och färdvägar ordnas så att kraven på trafiksäkerhet tillgodoses. I varje kommun skall styrelsen för skolväsendet verka för att särskilt anordnade hållplatser för skolskjutsning utformas så att olyckor i möjligaste mån undviks. Styrelsen bestämmer för varje skolskjuts – efter samråd med den kommunala nämnd som ansvarar för trafikfrågor, polismyndigheten och väghållaren – färdväg och de platser där på- eller avstigning bör ske. Vidare svarar styrelsen för att eleverna undervisas om vad de skall iakttä för att undvika olyckor i samband med skolskjutsning. När ett fordon används för skolskjutsning skall det vara försett med en skylt eller liknande som visar fordonets användning. Vid skolskjutsning skall dörrar på vänster sida av fordonet inte kunna öppnas av passagerare. Andra dörrar skall vara så konstruerade att de inte kan öppnas ofrivilligt av passagerare. Sådana fordon som inte uppfyller kraven får endast i undantagsfall användas för skolskjutsning.

I fråga om bilbälte anges dels att sittplatserna i en personbil som används för skolskjutsning skall vara utrustade med bilbälte, dels att den som färdas i ett sådant fordon också skall använda bilbälte. Den som färdas i en buss som används vid skolskjutsning och sitter på en sådan sittplats som är utrustad med bilbälte skall använda bältet. För undantag från dessa regler görs en hänvisning till de allmänna regler med krav på bilbälten som gäller enligt trafikförordningen. Den som uppsåtligt eller av oaktsamhet underlåter att använda bilbälte vid skolskjutsning döms till penningböter. Till samma straff döms föraren om den som färdas i fordo-

net är under 15 år och inte använder bilbälte eller särskild skyddsanordning när detta är föreskrivet i denna förordning och föraren uppsåtligt eller av oaktsamhet underlåtit att göra vad som får anses ankomma på honom för att se till att bälte eller skyddsanordning används.

För att få köra skolskjuts krävs i dag körkort med behörighet för taxi eller buss. Inga ytterligare lagkrav avseende utbildning ställs på föraren. Kommunerna har ett inflytande i egenskap av upphandlare av skolskjutsverksamhet. Studier visar att kommunerna ställer olika krav vid upphandling av skolskjutsverksamhet. I upphandlingsavtalen kan särskilda trafiksäkerhetskrav skrivas in. Där kan också anges hur, av vem och till vem utbildning skall ges om trafiksäker skolskjuts.

Skolskjutsförordningen omfattar enbart upphandlad skolskjuts och inte de barn och ungdomar som åker med busstrafik i linjetrafik.

Åtgärder

För att öka barns rörelsefrihet har väghållarna, och då särskilt kommunerna, gjort insatser för att skapa säkra och trygga närmiljöer för barn. Sedan Svenska Kommunförbundet gav ut skriften *Lugna gatan* år 1998 har merparten av Sveriges kommuner genomfört delar av de analyser som beskrivs i skriften. Till följd av detta har antalet vägsträckor och zoner där den högsta tillåtna hastigheten begränsats till 30 kilometer i timmen ökat. Vidare har analyserna lett till att biltrafiken har separerats från de oskyddade trafikanterna och att fysiska åtgärder har vidtagits för att sänka hastigheten. Insatsen *Lugna gatan* har sedan utvecklats till projektet *Trast* där syftet är att utveckla en handbok som lotsar användaren genom en stadsplaneringsprocess som innefattar hänsyn både till bebyggelseplaneringens och till trafikplaneringens olika intressen. Projektet bedrivs av Sveriges Kommuner och Landsting tillsammans med Vägverket och Boverket.

Inom ramen för den nationella samlingen för ökad trafiksäkerhet har ett av de tre prioriterade områdena varit barn och unga. Arbete bedrivs på såväl nationell som regional och lokal nivå. Många av de aktörer som deltar i samlingen har påbörjat samarbeten och genomför egna projekt för att åstadkomma säkrare skolskjutsar. Ett exempel är att Sveriges Kommuner och Landsting har reviderat den av förbundet utgivna skolskjutshandboken. Handboken, som riktar sig till dem som arbetar med skolskjutsfrågor i kommunerna, omfattar bl.a. upphandling av miljövänliga och trafiksäkra kommunala transporter. Sveriges Kommuner och Landsting har även under 2005 tagit fram en handbok för förare av skolskjutsar som syftar till att vara ett stöd för dem i deras arbete. Den innehåller bl.a. råd om moment som säker på- och avstigning, säkerhet under resan och hur man bör agera om olyckan är framme.

Vägverket har på uppdrag av regeringen föreslagit åtgärder för att bl.a. säkerställa att barns resor med buss är trafiksäkra (Säkrare bussresor för barn, TR 70A 2005:1726). Uppdraget har genomförts med utgångspunkt i barnperspektivet. Vägverket föreslår att hastigheten generellt sänks till 30

kilometer i timmen i samband med av- och påstigningar vid hållplats, vilket även tillgodoser säkerheten för barn som reser med linjetrafik till och från skolan. Även övriga resenärer främjas av förslaget.

I rapporten analyserar Vägverket frågan om en sådan bestämmelse kan leda till att barn och övriga passagerare känner en falsk trygghet. Man bedömer att en det finns en sådan risk, men denna risk är, enligt Vägverket, betydligt större om man inför stopplikt för fordon eftersom bussresenärerna kan ta för givet att man har företräde. Samtidigt pekar Vägverket på att det finns för lite kunskap om effekterna av den föreslagna åtgärden. Det kan, enligt rapporten, finnas risk för att olyckorna ökar i stället för att minska beroende på ett förändrat beteende hos barnen i kombination med dålig regelefterlevnad hos biltrafikanter. Av denna anledning behövs mer underlag i form av fortsatta studier och försöksverksamheter. Sådant underlag kan innefatta barnkonsekvensanalyser såväl i tätort som på landsbygd.

I övrigt lämnas många förslag till förändringar i syfte att främja trafiksäkerheten. Några exempel är att

- se över rutiner för upphandlingskrav, uppföljning och samverkansformer mellan väghållare, kommun, skola, transportör, barn och föräldrar,
- utreda och förtydliga ansvaret för de olika aktörerna i skolskjutsverksamheten utifrån alla delmoment i en skolskjutsresa,
- utifrån ett barnperspektiv genomföra en översyn av regelverken för placering och utformning av busshållplatser,
- förbättra utformningen av på- och avstigningsplatser genom att t.ex. bygga fler plattformar på större hållplatser eller använda flyttbara plattformar i landsbygdsmiljö,
- se över kraven på driften av hållplatser, t.ex. snöröjning och sandning, och undersöka hur kraven efterlevs.

Regeringen har på grundval av Vägverkets förslag beslutat om en förordning (2005:951) om försöksverksamhet med hastighetsbegränsning vid fordon som stannat för passagerares på- eller avstigning som innebär försöksverksamhet med maximalt 30 kilometer i timmen vid passering av buss på busshållplats. Vidare har regeringen uppdragit åt verket att inleda en försöksverksamhet i enlighet med det ovannämnda förslaget. Försöksverksamheten omfattar fem kommuner: Luleå, Örnsköldsvik, Gotland, Kristianstad och Linköping. Under 2008 beräknas försöksverksamheten vara slutförd och utvärderad.

Av Vägverkets årsredovisning för 2005 framgår att verket har vidtagit mer än 300 trafiksäkerhetsåtgärder längs det statliga vägnätet som berör oskyddade barns säkerhet. Exempel på genomförda åtgärder är att gång- och cykelvägar har byggts, hastigheter vid övergångsställen har sänkts, säkrare busshållplatser har skapats, gångvägar till hållplatser har byggts, belysningen har förbättrats och gång- och cykelportar och gångpassager har byggts. Vägverket bedömer att man delvis nådde det av regeringen beslutade målet att åtgärder som särskilt syftar till att förbättra barns trafiksäkerhet skall prioriteras. De ovannämnda åtgärderna har också bidragit till

att det fastställda målet om att andelen barn som på egen hand kan nyttja vägtransportsystemet skall öka delvis har uppfyllts. Av Vägverkets redovisning framgår att man har genomfört barnkonsekvensanalyser i 16 projekt.

Vägverkets informationssystem om skador och olyckor inom vägtransportsystemet (Strada) är föremål för översyn i syfte att ge bättre information om barn som skadats eller dödats i samband med skolskjutsning. Vägverkets regioner bedriver även ett arbete med s.k. gående skolbussar.

Av Vägverkets regleringsbrev för 2006 framgår att regeringens mål för Vägverket gällande trafiksäkerhet och tillgänglighet för barn ligger fast. Regeringen anger även att Vägverket skall redovisa hur arbetet med barnkonsekvensanalyser bedrivs, i vilken omfattning och inom vilka verksamheter dessa används samt vilka eventuella utvecklingsområden som finns för användningen av barnkonsekvensanalyser.

Vidare har regeringen och Vägverket i huvudsak genomfört eller genomför de förslag som rör trafiksäkerhet som Barnsäkerhetsdelegationen lämnade i sitt slutbetänkande Från barnolycksfall till barns rätt till säkerhet och utveckling (SOU 2003:127). Ett av dessa förslag är föremål för fortsatta utredningsinsatser eftersom regeringen har givit Vägverket i uppdrag att undersöka möjligheten för Aktiebolaget Svensk Bilprovning att genomföra inspektioner av hur bilbarnstolar är monterade. Uppdraget skall redovisas senast den 30 juni 2006.

På uppdrag av regeringen har vidare Statens skolverk kartlagt omfattningen av trafikundervisningen i grundskolan och undersökt hur den integreras i undervisningen i olika ämnen. Resultatet av insatsen presenterades i december 2004. Utredningen visar att trafikundervisningen i skolorna behöver förbättras. En av de åtgärder som föreslås är att regeringen ger Vägverket i uppdrag att vidareutveckla stödet till skolans arbete med trafik.

Motionerna

Ulf Sjösten (m) uppger i motion 2005/06:T208 att frågan om säkerheten för skolbarn som färdas med allmänna kommunikationsmedel till och från skolan under lång tid har utretts av bl.a. Vägverket. Vissa åtgärder har vidtagits men visat sig otillräckliga. Många kommuner har tagit sitt ansvar i enlighet med sin kompetens. Exempelvis skall Marks kommun ta beslut om inköp och utlåning av refelexvästar till barn i åldern 6–9 år. Den viktigaste åtgärden för att väsentligt öka skolbarnens säkerhet i trafiken återstår dock. I motionen föreslås att omkörningsförbud för motortrafik i samband med att barn går på och lämnar sin skolskjuts införs.

Claes Västerteg och Jan Andersson (c) uppmärksammar i motion 2005/06:T291 att ett antal tragiska olyckor varje år inträffar i samband med skolskjutsar. Hållplatser för skolskjutsar saknas på många ställen, vilket gör barnen ännu mer utsatta. För att åstadkomma bättre trafiksäkerhet för bar-

nen krävs det både attitydförändringar bland trafikanterna och lagändringar. Motionärerna anser att man bör förbjuda omkörning av skolskjuts när den stannar för att låta barn stiga på eller gå av.

Peter Pedersen m.fl. (v) framför i motion 2005/06:T336 att enligt riksdagens fastställda strategi för att tillämpa barnkonventionen skall bl.a. barnkonsekvensanalyser göras vid statliga beslut som rör barn, barnperspektivet finnas med i utredningsdirektiv samt barns och ungdomars inflytande och delaktighet i samhälls- och trafikplaneringen utvecklas. Den ökade biltrafiken har begränsat barnens rörelsemöjligheter, och varje år skadas och dödas barn i trafiken. Mot denna bakgrund föreslår motionärerna att staten skall initiera framtagandet av ett nationellt trafiksäkerhetsprogram för barn som bygger på att alla aktörer inom trafiken tar ansvar för sin del av problematiken, att barns rörelsemöjlighet begränsas och att barn skadas och dödas i trafiken (yrkande 1). Vidare föreslås att barnperspektivet skall utgöra en grund i den fortsatta trafik- och infrastrukturplaneringen och att detta skall uttryckas i regeringens planeringsdirektiv till trafikverken (yrkande 2). Slutligen föreslås att barnen skall tillförsäkras en säker livsmiljö som trafiken inte tillåts begränsa (yrkande 3).

Runar Patriksson m.fl. (fp) anför i motion 2005/06:380 att barn och ungdomar är särskilt utsatta i trafiken. Unga nyblivna bilförare är särskilt olycksdrabbade på vägarna. Det bör, enligt motionärerna, utvärderas hur övergången till mer privat övningskörning påverkat t.ex. synen på alkohol och bilkörning respektive hastighetsgränser. För barn och ungdomar är cykel och moped viktiga transportmedel. Det finns en oroväckande trend mot allt fler döda och skadade mopedister. Under åren 1998–2002 dödades 55 mopedister i trafiken. Av dem var 29 mellan 7 och 19 år. Alldeles för ofta används inte hjälm på föreskrivet sätt. Motionärerna föreslår att riksdagen tillkännager för regeringen vad som anförs i motionen (yrkande 4).

Motionärerna pekar också på att barnens och ungdomarnas färd till och från skolan utgör en stor del av deras vistelse i trafiken. Dessa transporter måste göras så säkra som möjligt. Motionärerna kräver i denna del att alla skolskjutsar utrustas med säkerhetsbälten och alkolås (yrkande 5).

Thomas Strand och Göte Wahlström (s) diskuterar i motion 2005/06:T384 den kommunala beslutanderätten när det gäller att sänka hastigheten till 30 kilometer i timmen på statliga gator och vägar vid skolor och förskolor. Av motionen framgår att Vägverket har vetorätt om kommunen och Vägverket har olika synpunkter på hur lång sträcka av den aktuella vägen eller gatan som skall hastighetsbegränsas till 30 kilometer i timmen. Motionärerna anser att kommunen bör ha beslutandeansvar för hastighetsbegränsningar på vägar och gator som ligger i anslutning till skolor och förskolor, även i de fall där aktuell väg- eller gatusträckning faller under Vägverkets ansvarsområde.

Catharina Bråkenhielm (s) framför i motion 2005/06:T538 att det inte råder något tvivel om att drogfrihet och användande av säkerhetsbälte har en avgörande betydelse för säkra persontransporter. Trots allvarliga olyckor och intensiv debatt är det alldeles för många kommuner som inte ställer krav på bilbälten och alkolås vid upphandlingen av skolskjuts. En vanlig förklaring hos de kommuner som inte ställer krav på detta i upphandlingen är att det inte finns något stöd i lagen och att det blir för dyrt att införa detta. I motionen föreslås i denna del att en lagstiftning införs så att säkerhetsbälten införs i bussarna i takt med att nya bussar tas i trafik.

Anneli Särnblad och Barbro Hietala Nordlund (s) pekar i motion 2005/06:T544 på att de flesta barnolycksfallen med dödlig utgång är trafikolyckor. För barn och ungdomar utgör trafikolyckor den största enskilda dödsorsaken bland alla olycksfall. Motionärerna ger exempel från olika studier som rör barn i trafiken som visar att barn dels löper större risk än vuxna att skadas i trafiken, dels saknar biologiska förutsättningar för att vid alla tillfällen visa ett trafiksäkert beteende. Vidare påpekas att den ökande bilismen har begränsat barns rörelsefrihet, framför allt när det gäller deras lekrområden, skolvägar och fritidsvägar. Cirka 440 000 barn eller en tredjedel av alla skolbarn åker dagligen skolskjuts till och från skolan. Det är oerhört viktigt att barnen inte behöver stå i bussar och att säkerhetsbälten används. Regeringen har givit Vägverket i uppdrag att se över möjligheten att lagstifta om omkörningsförbud när en skolskjuts står stilla, vilket är mycket positivt. En sammanhållen planering behöver göras för att skydda våra barn i trafiken. Motionärerna föreslår att barnplaner i samhället skall innehålla perspektivet trafiksäkerhet.

Marina Pettersson (s) uppger i motion 2005/06:T592 att det är vanligt i Värmlands län och i många andra glesbygdslän att busshållplatserna för av- och påstigning inte har en bussficka. När t.ex. skolbarnen skall av och på bussen sker detta direkt vid vägrenen, vilket är en livsfarlig situation för oskyddade bussresenärer. Skolbarn är ofta inte medvetna om den olycksrisk som uppkommer vid deras korsande av väg vid avstigning och påstigning av skolbuss. I sådana situationer förutsätts att övrig trafik på vägen har skärpt uppmärksamhet på att skolbarn kan komma att passera antingen framför eller bakom den stillastående bussen eller att någon eller några springer över vägen till den väntande skolskjutsen. Motionären föreslår en ändrad lagstiftning för bussfickor vid vägrenen och omkörningsförbud av skolskjutsar.

Peter Eriksson m.fl. (mp) framhåller i motion 2005/06:Ub428 att det är viktigt att eleverna kan ta sig till skolan på ett säkert sätt. Väg- och transportforskningsinstitutet (VTI) har konstaterat att få olyckor inträffar i samband med skolskjuts. De som inträffar sker vanligen i samband med av- och påstigning. Det är viktigt att se till att busshållplatser utformas på ett sätt som främjar säkerhet och att gångvägarna fram till hållplatserna är säkra. Även barn som går eller cyklar till skolan utsätts ofta för stor fara.

Motionärerna föreslår att Myndigheten för skolutveckling tillsammans med Vägverket skall få i uppdrag att utforma ett nationellt projekt för säkra skolvägar (yrkande 21). Såväl skol- och trafikhuvudmän, bussentreprenörer och polis som föräldrar bör involveras i detta arbete. Allra viktigast är det naturligtvis att barnen har stort inflytande i detta arbete.

Utskottets ställningstagande

Utskottet delar den grundsyn som kommer till uttryck i flertalet motionsförslag om att trafiksäkerhetsåtgärder som är riktade mot barn och ungdomar bör ges högsta prioritet eftersom trafikolyckor med barn och ungdomar inblandade är särskilt tragiska. Det är därför, enligt utskottet, glädjande att antalet omkomna barn och ungdomar har minskat under det senaste decenniet. Enligt vad utskottet har erfarit har många faktorer bidragit till den positiva utvecklingen, t.ex. trafikseparering, skyddsutrustning, teknikutveckling, trafikmiljöåtgärder och ett ökat säkerhetstänkande. Utskottet konstaterar också att det pågår ett aktivt arbete för att ytterligare förbättra trafiksäkerheten för barn och ungdomar. Sådana exempel är förbättrad vägtrafikutformning i barnens närmiljöer, säkrare skolskjutsar och skolvägar, lagstiftning om cykelhjälm och hastighetsbegränsningar.

Utskottet konstaterar dock att det återstår en rad problem som behöver lösas. Barn och ungdomar går eller cyklar mer än vuxna, vilket innebär att de som oskyddade trafikanter har en avsevärt sämre trafiksäkerhet än de vuxna. Bilburna ungdomar är vidare överrepresenterade i många typer av olyckor, bl.a. i singelolyckor, olyckor med höga farter och olyckor där föraren har förlorat kontrollen över bilen. De flesta olycksfall med barn och ungdomar som har en dödlig utgång är fortfarande trafikolyckor. Trafikolyckor med dödsfall eller livslångt lidande som följd orsakar inte enbart de drabbade och deras anhöriga ett stort lidande utan leder även till stora kostnader för samhället.

Mot denna bakgrund föreslog utskottet i sitt av riksdagen godkända betänkande 2000/01:TU13 ett tillkännagivande till regeringen om ökad säkerhet för barn i trafiken. Tillkännagivandet innebar att regeringen skulle återkomma till riksdagen med en samlad redovisning av de åtgärder som borde vidtas för att öka säkerheten för barn i trafiken. Enligt riksdagens tillkännagivande borde en sådan redovisning ske med utgångspunkt i FN:s konvention om barnets rättigheter och riksdagens tidigare beslut om målet för trafiksäkerheten. Utskottet har sedan återkommit till frågan vid ett antal tillfällen, bl.a. i betänkandena 2002/03:TU4 och 2004/05:TU2. Utskottet ser fram emot att regeringen lämnar den efterfrågade redovisningen till riksdagen eftersom frågan i hög grad är angelägen för att uppnå nollvisionen.

Utskottet noterar samtidigt att regeringen har vidtagit en rad åtgärder bl.a. med anledning av riksdagens tillkännagivande. I det av regeringen beslutade regleringsbrevet för Vägverket anges exempelvis att åtgärder som särskilt syftar till att förbättra barns trafiksäkerhet skall prioriteras i

arbetet med genomförandet av trafiksäkerhetsåtgärder på det statliga vägnätet. Regeringen har även givit Vägverket i uppdrag att inleda en försöksverksamhet för att åstadkomma säkrare förhållanden när det gäller skolskjutsar samt i samråd med Myndigheten för skolutveckling vidareutveckla stödet till skolans arbete med trafikundervisning.

Vägverket har exempelvis genomfört barnkonsekvensanalyser i 16 projekt 2005. Regeringen uppmärksammar också denna fråga i regleringsbrevet för Vägverket för 2006 genom att man begär en återrapportering av verket i vilken omfattning barnkonsekvensanalyser har använts och vilka utvecklingsområden som finns. Även när det gäller frågan om bättre kunskaper om trafik och attityder till riskbeteenden i trafiken pågår ett arbete. Vägverket arbetar även med att ta fram en definition av säker skolväg, och man ser också över ansvarsfördelningen i hela resan. Verkets informationssystem om skador och olyckor inom vägtransportssystemet (Strada) är föremål för översyn i syfte att ge bättre information om barn som skadats eller dödats i samband med skolskjutsning. Vägverkets regioner bedriver även ett arbete med s.k. gående skolbussar.

Utskottet har också uppmärksammat att kommunerna och Sveriges Kommuner och Landsting bedriver ett aktivt arbete för säkra skolvägar. Exempelvis har Sveriges Kommuner och Landsting reviderat sin skolskjutshandbok och utarbetat en handbok för dels förare av skolskjutsar, dels upphandling av transporter inklusive skolskjutsar samt i övrigt bedriver ett aktivt arbete för att förbättra tätortsmiljöer ur trafiksäkerhetssynpunkt.

Sammanfattningsvis konstaterar utskottet att det på olika håll bedrivs ett aktivt arbete för att åstadkomma en ökad trafiksäkerhet för barn och ungdomar. Enligt utskottet är det dock svårt att få en överblick över genomförda och pågående insatser i förhållande till FN:s konvention om barnets rättigheter och riksdagens beslut om nollvisionen. Utskottet anser därför att det är angeläget att regeringen återkommer till riksdagen med den efterfrågade redovisningen. Enligt utskottets mening bör regeringens redovisning bl.a. återspegla konkreta erfarenheter av hittillsvarande arbete och vilka insatser som planeras för att ytterligare utveckla arbetet med barnkonsekvensanalyser i syfte att leva upp till FN:s konvention om barnets rättigheter. Utskottet är således inte berett att ta några initiativ i frågan innan en samlad redovisning, som utgår från barnkonventionen och kopplas till olika åtgärders effektivitet för att uppnå trafiksäkerhetsmålen, från regeringen föreligger. Med hänsyn till det ovan sagda avstyrks motionsförslagen i frågan.

Äldre i trafiken

Utskottets förslag i korthet

Utskottet konstaterar att resultaten från forskningen visar att äldre bilförare inte är mer olycksbenägna än andra grupper och att äldre förare som grupp kör lika säkert som unga. Utskottet välkomnar Vägverkets och Socialstyrelsens förslag om att bl.a. inrätta trafikmedicinska centrum som kan innebära att de äldres mobilitet kan bibehållas samtidigt som trafiksäkerhetsaspekter beaktas. Utskottet utgår från att regeringen skyndsamt bereder utredningens förslag. Därutöver uppmärksammar utskottet insatser inom Vägverkets OLA-arbete som riktas mot äldre. Med hänsyn till det anförda bör riksdagen avslå de aktuella motionsyrkandena.

Bakgrund

Aktuell forskning

Både i internationella sammanhang och i Sverige bedrivs en omfattande forskning om hur transportsystemet kan anpassas till att andelen äldre i befolkningen ökar. I Sverige beräknas att andelen äldre över 65 år kommer att växa från 15 % 2000 till ca 30 % 2050. Under senare år har inriktningen på forskningen förändrats, enligt Statens väg- och transportinstitut (VTI), från betoning på åldrande i termer av säkerhet till att äldres rörlighet har blivit en utgångspunkt och säkerhet är en aspekt av de äldres rörlighet.

Resultaten från forskningen visar att äldre bilförare inte är mer olycksbenägna än andra grupper och att äldre förare som grupp kör lika säkert som unga. De är däremot överrepresenterade i olycksstatistiken eftersom risken för äldre att skadas och dödas vid en olycka är större än för andra trafikantgrupper. Äldre förare innebär dock inte en ökad risk för medtrafikanterna. Dessa resultat framgår bl.a. av en forskningsöversikt, *Older drivers – a review* (2004), som VTI har genomfört på uppdrag av Vägverket. Studien syftar till att belysa äldre bilförare med särskild tyngdpunkt på äldres säkerhets- och mobilitetsbehov. Av rapporten framgår vidare att läkarundersökning av förare från en viss ålder inte är en effektiv åtgärd för att öka trafiksäkerheten. Jämfört med andra former av transporter är bilkörning säkert även för de äldre. Trafiksäkerhet bör, enligt rapporten, ses i ett folkhälsoperspektiv för att balansera kraven från den åldrande populationen med avseende på både rörlighet och säkerhet. De äldre medborgarnas mobilitet genom bilkörning kan ökas genom att stödja fortsatt bilkörning, framför allt för äldre kvinnor, samt genom att förbättra bilarnas och vägararnas utformning. Av forskningsrapporten framgår att kvinnor tenderar att

avstå från bilkörning vid lägre ålder än män, och det anses vara ett särskilt problem eftersom mobiliteten försämras, beroendet av andra personer ökar samt att det har en skadlig inverkan på det allmänna välbefinnandet.

Förslag om resurser för trafikmedicinska utredningar och läkares anmälningsplikt

Vägverket och Socialstyrelsen har på uppdrag av regeringen gjort en analys av de resurser som finns för trafikmedicinska utredningar samt behov av och möjligheter till att utfärda körkort med begränsad behörighet. Resultat av uppdraget har avrapporterats i december 2005. I rapporten föreslås att trafikmedicinska centrum och enheter skapas i hela landet. De kan, enligt förslaget, finansieras genom en extra avgift på 15 kr per år av varje fordonsinnehavare.

Möjligheterna för läkare att anmäla medicinskt olämpliga förare skall enligt förslaget öka. Vid en läkarundersökning kan det visa sig att det kan vara olämpligt för en person att ha kvar sitt körkort, men läkaren har inte rätt att anmäla detta till länsstyrelsen om personen i fråga inte vill låta sig utredas vidare. Vägverket anser att körkortslagen behöver ändras så att läkarna får en sådan möjlighet. Samma ändring behövs även i yrkestrafiklagen när det gäller innehavare av taxiförarlegitimation. Ändringarna i läkarnas anmälningsskyldighet motsvarar pågående förändringar av EU-reglerna.

Vägverkets föreskrifter om medicinska krav för körkort behöver, enligt rapporten, kompletteras så att de ger läkarna stöd i att bedöma när de är skyldiga att göra en anmälan vid olika sjukdomar och i vilka fall det är möjligt att i stället göra en muntlig överenskommelse med patienten. Vägverket vill också utreda om läkarnas anmälningsskyldighet skall kompletteras med krav på periodiska hälsodeklarationer från varje körkortsinnehavare.

Det finns redan i dag möjlighet att utfärda körkort med begränsad behörighet. Enligt förslaget kommer sådana även i fortsättningen att utfärdas men endast i undantagsfall. Ett trafikmedicinskt centrum föreslås dock få möjlighet att genomföra försöksverksamhet där personer med lättare störningar i hjärnans funktion kan få körkort som ger dem möjlighet att köra i närområdet kring sin bostad.

Enligt regeringen kommer förslaget att remissbehandlas.

Exempel på övriga insatser

Vägverket påbörjade den 1 december 2005 Senior-OLA som syftar till att skapa en säkrare trafik för äldre. Enligt Vägverket omkommer varje år 120–150 personer som är 65 år och äldre i trafiken, vilket motsvarar ca 25 % av alla omkomna.

Motionerna

Ingemar Vänerlöv (kd) uppger i motion 2005/06:T342 att fram till år 2014 kommer antalet pensionärer i Sverige att öka med 21 % och därmed ökar också andelen äldre bilförare i trafiken. Som regel är äldre personer omdömesgilla bilförare och utgör inte några trafikproblem. Det finns emellertid exempel på att äldre inte inser att deras åldrande medfört att för bilkörning viktiga biologiska funktioner avtrubbats så att de i trafiken kan utgöra fara för eget och andras liv. Samhället har ett ansvar att i görligaste mån och på lämpligt sätt eliminera olycksrisker i trafiken. I Finland har man regelbundna hälsokontroller från 70 års ålder. Motionären anser att hälsokontroller även bör införas i Sverige för personer som uppnått viss ålder, exempelvis 75 år. Av denna anledning föreslås att en utredning tillsätts i syfte att införa obligatoriska hälsokontroller för äldre som vill inneha körkort för bil eller motorcykel.

Anita Jönsson (s) framhåller i motion 2005/06:T448 att bilens betydelse för äldres mobilitet och hälsa har uppmärksammats alltmer på senare år. Samtidigt finns det en påtaglig riskökning för äldre bilförare med vissa sjukdomar, särskilt sådana som påverkar hjärnans funktioner. I nollvisionens anda och med äldres hälsa och mobilitet som prioriterade mål måste samhällets åtgärder inriktas på att öka de äldres mobilitet och samtidigt förbättra säkerheten. Läkarkåren har en viktig uppgift, men läkarnas utbildning och kunskap inom området är inte tillräckliga för att svara upp mot det ansvar som åligger dem. Relativ okunskap samt avsaknaden av remissinstanser för bedömning av körkortsfrågor har bidragit till att läkarna hittills "legat lågt". Läkarna måste ta ett större ansvar och kan då behöva stöd genom t.ex. trafikmedicinska centrum. Mot denna bakgrund framhålls behovet av ett trafikmedicinskt centrum för att bibehålla äldres mobilitet.

Utskottets ställningstagande

Utskottet noterar med tillfredsställelse att forskningen om trafiksäkerhet kring åldrande och transporter ökat i betydelse under senare år. Forskningen är, enligt utskottet, särskilt angelägen eftersom andelen äldre bilförare ökar. Den ökande andelen äldre kan, enligt utskottet, innebära att man behöver genomföra såväl restriktiva som stödjande åtgärder och anpassa vägarna för denna trafikantgrupp för att tillgodose behov av att både bibehålla rörligheten för äldre och motverka olyckor i vägtransportsystemet. Som framgått av bakgrundsbeskrivningen visar forskning på att kvinnor upphör med bilkörning vid en lägre ålder än män, vilket enligt utskottet är ett särskilt problem som måste beaktas i det fortsatta arbetet.

På grundval av detta förhållande välkomnar utskottet Vägverkets och Socialstyrelsens utredningsförslag, som för närvarande bereds av regeringen, liksom övriga pågående insatser inom Vägverkets OLA-arbete. Utskottet konstaterar med tillfredsställelse att utredningen har lämnat angelägna förslag som kan innebära att de äldres mobilitet kan bibehållas

samtidigt som trafiksäkerhetsaspekter beaktas. Utskottet utgår från att regeringen skyndsamt bereder utredningens förslag så att ett förslag kan tillställas riksdagen. Utskottet är mot denna bakgrund inte berett att förorda att riksdagen tar något initiativ med anledning av motionsförslaget om trafikmedicinska centrum varför motionsyrkandet avstyrks.

Utskottet har vid flera tillfällen, senast november 2004, behandlat och avstyrkt motionsförslag om obligatoriska läkarkontroller för äldre förare. Som redovisats tidigare visar aktuell forskning att äldre bilförare inte är mer olycksbenägna än andra grupper och att äldre förare som grupp kör lika säkert som unga. Utskottet har även erfarit att det saknas belägg för att obligatoriska läkarkontroller leder till ökad trafiksäkerhet, varken för de äldre eller medtrafikanter. Motionsförslaget i frågan avstyrks följaktligen.

Synskadade i trafiken

Utskottets förslag i korthet

Utskottet anser att det är av största vikt att stor hänsyn tas till de funktionshindrades särskilda förutsättningar i trafikmiljön. Utskottet har erfarit att borttagande av övergångsställen utgör ett särskilt hinder för synskadade. Utskottet anser att det finns brist på information när det gäller trafiksäkerhet och tillgänglighet för synskadade. Utskottet föreslår därför att riksdagen med bifall till vissa motioner skall ge regeringen till känna vad utskottet anför om behovet av en samlad redovisning för riksdagen av de åtgärder som vidtas och planeras för att öka trafiksäkerheten för synskadade i syfte att uppnå de av riksdagen beslutade målen när det gäller trafiksäkerhet och tillgänglighet.

Bakgrund

Mål för funktionshindrades tillgänglighet

Riksdagen har beslutat om målet att kollektivtrafiken skall vara tillgänglig för funktionshindrade senast år 2010. Detta mål har konkretiserats bl.a. i verksamhetsgrensmål för Vägverket. För år 2005 gäller att andelen funktionshindrade som kan utnyttja vägtransportssystemet, inklusive kollektivtrafiken, skall öka, och senast år 2010 bör kollektivtrafiken kunna användas av de flesta funktionshindrade.

Ny organisation för handikappolitisk samordning

Riksdagen har beslutat om en ny organisation för handikappolitisk samordning (skr. 2004/05:86, bet. 2004/05:SoU24, rskr. 2004/05:280). Myndigheten för handikappolitisk samordning (Handisam) startade den 1 januari 2006 och har till uppgift att bidra till att de handikappolitiska målen genom-

förs. I den nationella handlingsplanen för handikappolitiken (1999/2000:79) identifieras tre huvudområden för arbetet med att nå de handikappolitiska målen, som är att se till att handikapperspektivet genomsyrar alla samhällssektorer, att skapa ett tillgängligt samhälle och att förbättra bemötandet. Den nya myndigheten kommer att samordna de berörda myndigheternas arbete med trafiksäkerhet för funktionshindrade.

Trafikförordningen

I trafikförordningen (1998:1265) anges att en trafikant för att undvika trafikolyckor skall visa särskild hänsyn mot bl.a. personer som har någon form av funktionshinder. Vidare gäller väjningsplikt mot gående som gått ut på eller som just skall gå ut på ett obevakat övergångsställe.

Motionerna

Birgitta Sellén och Johan Linander (c) påpekar i motion 2005/06:T417 att synskadade är särskilt utsatta i trafiken. Det är svårt gå över en gata eller väg. Är man synskadad är det nästan omöjligt att korsa vägen där det är gångpassage. En synskadad som måste korsa en gata eller väg på övergångsställe där ljudsignal saknas kan aldrig veta om korsande motortrafik tänker bromsa in och ge företräde. I trafikförordningen finns ingenting nämnt om den vita käppen. Enligt motionärerna bör den vita käppen ges status av trafiksignal att jämföra med polisens tecken. När någon vill korsa väg eller gata och tydligt visar sin vita käpp skall det innebära stopptecken, som tvingar övriga trafikanter att stanna och ge företräde. Motionärerna föreslår att den vita käppen skall lagfästas som trafikmärke (yrkande 1). Därutöver föreslås att man utreder hur trafiksäkerheten för synskadade kan förbättras (yrkande 2).

Även Kaj Nordquist och Birgitta Ahlqvist (s) framhåller i motion 2005/06:T451 att den vita käppen är en välkänd internationell symbol för synned-sättning. Den är ett ovärderligt hjälpmedel för synskadades orientering men också en signal till omgivningen att visa särskild uppmärksamhet. I en alltmer stressig trafikmiljö måste synskadade kunna lita på en hög respekt för den vita käppen. De ljus- och ljudreglerade övergångsställena, tillsammans med avskilda gångbroar, är fortfarande den trafiksäkerhetsåtgärd som bäst gagnar synskadade. Därför ökar nu gruppens otrygghet och säkerhetsrisk, då alltfler reglerade övergångsställen ersätts med andra trafiklösningar. I den miljön förlitar sig bilister och tvåhjuliga trafikanter på sin egen kommunikationsförmåga och inser inte att synskadade inte har kontroll över situationen och lätt kan ta ett ”felsteg”. Bristande respekt för rådande trafikregler ökar ytterligare synskadades risksituation. I Norge har man höga böter för trafikförseelser, och där uppmärksammar bilister fotgängare vid övergångsställen. I dag finns inte den vita käppen omnämnd i

de lagar och förordningar som reglerar trafikmiljön. Mot denna bakgrund föreslår motionärerna en ökad respekt för den vita käppen genom en översyn av lagskyddet.

Utskottets ställningstagande

Utskottet vill betona att det är angeläget att trafikmiljön utformas så att funktionshindrade har möjlighet att förflytta sig i trafiken på ett trafiksäkert sätt. Som framgått av bakgrundsbeskrivningen har riksdagen fattat beslut om målet att andelen funktionshindrade som kan utnyttja vägtransportssystemet, inklusive kollektivtrafiken, fortlöpande skall öka och att kollektivtrafiken senast år 2010 bör kunna användas av de flesta funktionshindrade. Därutöver har riksdagen beslutat om en ny organisation för handikappolitisk samordning. Myndigheten för handikappolitisk samordning (Handisam) startade den 1 januari 2006 och har till uppgift att bidra till att de handikappolitiska målen genomförs. Utskottet utgår från att de funktionshindrades behov av en trafiksäker miljö uppmärksammas av såväl den nya myndigheten som övriga berörda aktörer.

Enligt utskottets mening är det av största vikt att stor hänsyn tas till de funktionshindrades särskilda förutsättningar i utformningen av trafikmiljön. Exempelvis kan borttagandet av övergångsställen utgöra ett större problem för synskadade. Enligt utskottets mening finns det brist på information när det gäller trafiksäkerhet och tillgänglighet för synskadade. Utskottet anser därför att det är angeläget att få en bättre bild av vilka insatser som vidtas och planeras för att tillgodose de behov som finns för att uppnå en god trafiksäkerhet och tillgänglighet för synskadade.

Mot denna bakgrund föreslår utskottet att riksdagen ger regeringen tillkänna vad utskottet anför om behovet av en samlad redovisning för riksdagen av de åtgärder som vidtas och planeras för att öka trafiksäkerheten för synskadade för att uppnå de av riksdagen beslutade målen. Frågan om respekten för den vita käppen i trafiken bör, enligt utskottets mening, uppmärksammas i detta sammanhang. Utskottet föreslår att riksdagen bifaller motion 2005/06:T417 yrkande 2 (c) och motion 2005/06:T451 (s) samt avstyrker motion 2005/06:T417 yrkande 1 (c).

Cyklister, mopedister och motorcyklister

Utskottets förslag i korthet

Utskottet konstaterar att såväl cyklister, mopedister som motorcyklister är utsatta trafikantgrupper med förhöjda olycksrisker. Utskottet anser därför att det är väsentligt att trafiksäkerhetsarbetet ges en tydlig inriktning mot dessa oskyddade trafikanter. Utskottet konstaterar att det finns riktlinjer för hur säkerhetsbehovet för dessa trafikantgrupper kan tillgodoses och förutsätter att dessa grupper ägnas tillbörlig uppmärksamhet i det fortsatta arbetet för att uppnå nollvisionen. Riksdagen bör därför avslå aktuella motionsförslag.

Jämför reservationerna 8 (fp) och 9 (kd).

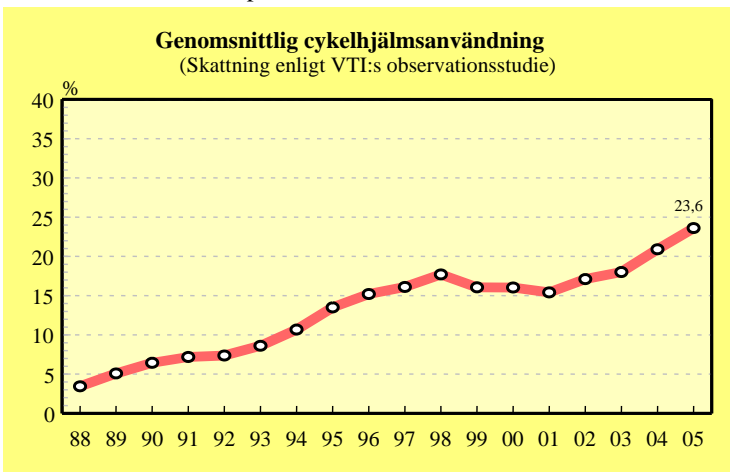
Bakgrund

Cyklister och cykelhjälmsanvändning

Antalet dödade cyklister i vägtrafiken har minskat i ett längre tidsperspektiv, men mellan 2004 och 2005 har antalet dödade cyklister ökat från 27 till 31 personer. Uppgifterna för 2005 är preliminära.

Genom en ändring av 6 kap. 4 a § trafikförordningen har regeringen beslutat att den som är under 15 år och färdas med en tvåhjulig cykel skall använda cykelhjälm eller annat lämpligt huvudskydd fr.o.m. den 1 januari 2005. Dessutom skall cykelföraren se till att passagerare under 15 år använder cykelhjälm.

I nedanstående diagram redovisas uppskattad cykelhjälmsanvändning för alla åldrar som andel i procent.



Källa: VTI.

Av diagrammet framgår att cykelhjälmsanvändningen ökar, men fortfarande är det bara i genomsnitt var fjärde cyklist som bär hjälm.

Vidare kan nämnas att VTI har genomfört en litteraturstudie om cykelhjälmsanvändningen i olika länder. Av studien framgår att man kan nå en betydande ökning av cyklisters hjälmanvändning med frivilliga åtgärder. En cykelhjälmslag i kombination med informations- och utbildningsaktiviteter leder dock, enligt studien, till en högre hjälmanvändning än enbart frivilliga åtgärder.

Frågan om huruvida cykelhjälm skall vara obligatorisk eller inte har tidigare behandlats av utskottet, senast i betänkande 2003/04:TU2. Utskottet välkomnade då det av regeringen införda hjälmtvånget för barn upp till 15 år. Enligt utskottet krävs intensifierade insatser för att öka cykelhjälmsanvändandet även bland de cyklister som är äldre än 14 år och i det fall cykelhjälmsanvändandet inte ökar framöver borde ytterligare åtgärder, inklusive tvingande bestämmelser för vuxna, övervägas.

Pågående trafiksäkerhetsarbete för mopedister och motorcyklister

Antalet dödade mopedister och motorcyklister i vägtrafiken har minskat 2005 jämfört med 2004. Uppgifterna för 2005 är preliminära. Tidigare år har dock antalet olyckor ökat. Denna fråga har bl.a. uppmärksammats inom ramen för Vägverkets OLA-arbete (objektiva fakta, lösningar och avsikter). Arbetet innebär att berörda aktörer, på såväl nationell som regional nivå, samlas kring ett problem och utifrån fakta identifierar lösningar.

Resultatet av moped-OLA har bl.a. lett till högre krav på dem som säljer mopeder. Vägverket har kartlagt nuvarande mopedutbildning och tillsammans med berörda aktörer vidtagit åtgärder för bättre utbildning. Vägverket har även tillsammans med övriga aktörer tillhandahållit fakta och informerat om trafiksäkert mopedåkning. Polisen och Vägverket har vidare gemensamt tagit fram en enkel handledning för kontroll av mopeder.

Därutöver har Vägverket tillsammans med Rikspolisstyrelsen utrett frågan om registrering av mopeder mot bakgrund av ett uppdrag från regeringen. Myndigheterna har lämnat ett förslag till regeringen som har remissbehandlat förslaget. Flertalet remissinstanser har varit positiva till förslaget. Regeringen bereder för närvarande frågan.

Inom EU har Näringsdepartementet tillsammans med Vägverket aktivt drivit frågan om att lagstiftningen mot trimning av mopeder skall skärpas. Syftet är att stoppa tillflödet av lätttrimmade mopeder på marknaden.

Inom mc-OLA har ett arbete genomförts som har inneburit att berörda aktörer har redovisat sina avsikter om vilka åtgärder man skall vidta för att bidra till en ökad trafiksäkerhet. Arbetet har lett till att fler aktörer har en samsyn kring trafiksäkerhetsfrågor för motorcyklister. Vägverkets djupstudie om mc-olyckor har bidragit till en ökad insikt om problemen.

Utskottet har i sitt senaste betänkande om trafiksäkerhet (2004/05:TU2) konstaterat att viktiga åtgärder vidtas för att minska antalet mopedolyckor. Trimning av mopeder var dock, enligt utskottet, ett allvarligt hot mot tra-

fiksäkerheten, varför kraftfulla åtgärder behövs för att förhindra otillåtna ingrepp för att öka mopedernas hastighet. Utskottet välkomnade därför regeringens aviserade insats inom EU.

Säkerhet för cyklister och motorcyklister m.m.

Vägverket har givit ut råd för hur vägar och gator skall utformas. Vid trafikseparering med vajerräcke eller motsvarande på vägar där det finns mer omfattande gång- och cykeltrafik förordas särskilda gång- och cykelvägar eller cykelstigar så att dessa trafikanter inte skall behöva nyttja vägen. Trafikseparering är dock i många fall inte möjlig eller önskvärd. För att minimera riskerna för trafikolyckor med s.k. mjuka trafikanter har många kommuner vidtagit en rad åtgärder för att anpassa vägtrafikens hastighet i tätorter till nollvisionens krav under bl.a. rubriken Lugna gatan.

Cykelstig är en ny form av väg för cyklister som Vägverket har infört. Cykelstigar är enklare vägar som inte behöver vara föremål för vinterunderhåll. För glest trafikerade vägar anges att vägrenen bör vara 75 cm på de mötesfria vägarna. Det inträffar emellertid få olyckor med dödade eller allvarligt skadade gång- eller cykeltrafikanter på vägar med mitträcksseparering.

Normalt skall det vara minst 5,1 m mellan mitträcket och sidoräcket, vilket innebär att en personbil kan köra om en traktor. Vägverket rekommenderar att fordonsfickor anläggs på vägsträckor där jordbrukstransporter är vanligt förekommande.

Av de 17 motorcykelolyckor, varav 2 dödsolyckor, som har inträffat på de mötesfria vägarna under det senaste året var mitträcket inblandat i 8 olyckor. Övriga situationer var olyckor där föraren körde in i framförvarande bil, omkörningsolycka och sladd i av- och påfart, enligt statistik från Väg- och transportforskningsinstitutet. När motorcyklisten kör omkull och glider in mot räcket är det viktigt att ingenting sticker ut från räcket så att personen av denna anledning kan skadas. Enligt Vägverket är det viktigt att räckståndarna är så bra som möjligt. Vilken typ av vajerräcke som används, dvs. linor eller balkar, är däremot av mindre betydelse. Inom Vägverket bedrivs ett utvecklingsarbete i samråd med Sveriges Motorcyklisters Centralorganisation (SMC) för att åstadkomma detta.

Typgodkännande av tvåhjuliga fordon

Typgodkännande av två- och trehjuliga fordon regleras av direktiv 92/61/EEG eller direktiv 2002/24/EG. Dessa regler är harmoniserade, och enskilda länder kan inte införa särskilda krav på utrustning, som exempelvis två lampor på motorcyklar.

Motionerna

Agne Hansson och Lars-Ivar Ericsson (c) framhåller i motion 2005/06:T259 att i allt större utsträckning används trafikseparering med hjälp av vajerräcken i vägens mitt för att höja trafiksäkerheten. För biltrafikanter har mitträckena fungerat väl, men däremot har trafiksäkerheten för andra typer av trafikanter kraftigt försämrats. För t.ex. cykelåkande är trafiksepareringen med hjälp av vajerräcken förenad med livsfara. Det är alldeles för smalt för att man skall kunna cykla i den enfiliga vägdelen. Saktgående fordon i den vägbanan utgör ett allvarligt trafiksäkerhetsproblem. Det har hänt olyckor där bilar inte kunnat sakta in utan kört på framförvarande saktgående fordon. Det har inneburit att vissa saktgående trafikfordon, som cyklar, i praktiken är utestängda från vägar med mitträckesseparering. Motionärerna föreslår att kompletterande åtgärder vidtas för att höja trafiksäkerheten vid mitträcksseparerade vägar, bl.a. byggande av separata cykelvägar.

Britt-Marie Lindkvist (s) redovisar i motion 2005/06:T408 att från den 1 januari i år är det obligatoriskt med cykelhjälm för barn och ungdomar under 15 år. Det innebär att större delen av befolkningen undantas från hjälmväningen. I Sverige skadar sig mer än 20 000 cyklister varje år. 4 000 av dem hamnar på sjukhus, och ungefär en tredjedel av dem har fått huvudskador. Det finns, enligt motionären, nio länder som har infört obligatorisk cykelhjälm för alla, bl.a. Australien, Kanada och Finland. I dessa länder har antalet skadade cyklister minskat markant. I motionen föreslås en lag om obligatorisk cykelhjälm, som gäller för alla.

Johnny Gylling m.fl. (kd) redovisar i motion 2005/06:T609 att Vägverket år 2000 antog en nationell strategi för ökad och säker cykeltrafik. Målet är att öka cykeltrafikens andel av alla resor med en tredjedel. Motionärerna konstaterar att cyklandet i Sverige snarare har minskat än ökat. En orsak till detta förhållande är, enligt motionärerna, den bristande säkerhet som många potentiella cyklister upplever. Dagens regelverk är i första hand utformat för att garantera bilister framkomlighet och säkerhet. Regeringen bör därför ge Vägverket i uppdrag att se över trafiklagstiftningen i syfte att öka cyklisters säkerhet och framkomlighet (yrkande 13).

I motionen behandlas även den nuvarande bestämmelsen i trafikförordningen som innebär att barn t.o.m. 14 års ålder skall använda hjälm när de färdas på tvåhjulig cykel. Många barn slutar att använda cykelhjälm i samband med tonårstiden. Denna process är värd att motarbeta. Motionärerna föreslår att bestämmelsen i trafikförordningen om att barn skall använda hjälm när de färdas på tvåhjulig cykel skall gälla barn t.o.m. 17 års ålder (yrkande 14).

Motionärerna anser också att Vägverket måste ta hänsyn till motorcyklister vid planering av trafikmiljön. Andra typer av barriärer än vajerräcken bör användas för att denna trafikantgrupp skall få en ökad trygghet i trafiken. Motionärerna hänvisar bl.a. till en rapport av den europeiska mc-

federationen FEMA. Enligt motionären uppges i rapporten att flera länders regeringar och vägmyndigheter har insett att vägräcken måste designas även för motorcyklisterna. Exempelvis har regeringen i Frankrike anslagit särskilda medel för bättre och ”mc-vänligare” skydd vid särskilt farliga vägsträckor. I Holland har man börjat införa räckesskydd. I Norge används hellre betongbarriärer. Tyskland genomför projekt med en extra barriär nedtill på räcken. Vägverket däremot är, enligt motionärerna, måttligt intresserat av att ändra på sina upphandlingar av vajerräcken. Kristdemokraterna anser att detta inte kan accepteras längre. Antalet motorcyklar i trafik fortsätter att öka, och under de senaste tio åren har antalet registrerade motorcyklar i Sverige fördubblats, från ca 110 000 till drygt 220 000. I motionen föreslås att Vägverket får i uppdrag att ta fram en handlingsplan för en bättre trafikmiljö för motorcyklister (yrkande 6).

Runar Patriksson m.fl. (fp) framhåller i motion 2005/06:T380 att det är vanligt förekommande att mopeder trimmas för att de skall kunna framföras i betydligt högre hastighet än avsett. Krafttag måste tas för att komma till rätta med trimning av mopedmotorer samt med framförande av trimmade mopeder. Var fjärde mopedhandlare trimmar mopeder eller hjälper kunden att få mopeden att gå fortare än tillåten hastighet, enligt Nationalföreningen för Trafiksäkerhetens Främjande (NTF). Motionärerna föreslår dels att riksdagen skall tillkännage för regeringen som sin mening vad som anförs om trimning av mopeder (yrkande 6), dels lagförbud mot medverkan till trimning av mopeder (yrkande 7).

Mona Jönsson (mp) framhåller i motion 2005/06:T298 att många motorcyklar är inblandade i olyckor med bilar där bilisten inte uppmärksammar att det är en motorcykel som kommer i hög fart – ibland alltför hög fart. Bilföraren tror i stället att det är en moped. För att skilja motorcyklar från mopeder samt för att göra medtrafikanterna medvetna om att här kommer ett fordon med stor och snabb aktionsradie vore ett alternativ att tillåta motorcyklar att, utöver den ”vanliga” lampan, ha två lampor med starkt, ej bländande ljus framtill. Det skulle då innebära att cyklar och mopeder har en lampan, bilar två lampor samt motorcyklar och stora EU-mopeder tre lampor. Motionären föreslår mot denna bakgrund att riksdagen ger regeringen till känna att den bör låta utreda hur motorcyklister kan synas bättre för att minska antalet olyckor.

Kurt Kvarnström och Anneli Särnblad (s) uppger i motion 2005/06:T543 att mopeden de senaste åren har blivit allt populärare och att detta samtidigt har inneburit att många svåra olyckor inträffat. Under de senaste sex åren har 65 mopedister omkommit och mer än 1 000 har skadats svårt, enligt polisens uppgifter. Antalet svårt skadade har ökat under de senaste åren. Vägverket och ett antal organisationer bedriver ett gemensamt arbete för att finna lösningar för säkrare mopedtrafik. Motionärerna anser att ett enkelt sätt att skydda personer som en förebyggande åtgärd är att skilja färgen på ljusen när det gäller mopeder och andra fordon med en maxhas-

tighet på 50 kilometer i timmen så att bilister kan urskilja vilket fordon de möter; detta i syfte att andra trafikanter skall kunna visa särskild hänsyn när de kan bedöma hastigheten lättare. I motionen föreslås att riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförts om att göra mopedåknigen mer säker.

Utskottets ställningstagande

Utskottet konstaterar att såväl cyklister, mopedister som motorcyklister är utsatta trafikantgrupper med förhöjda olycksrisker. Utskottet delar därför den grundsyn som kommer till uttryck i de nu aktuella motionerna om vikten av att trafiksäkerhetsarbetet ges en tydlig inriktning mot dessa oskyddade trafikanter.

När det gäller cyklister har, som redovisats i bakgrundsbeskrivningen, krav nyligen införts på cykelhjälm för barn upp till 15 år. Utskottet har därefter behandlat frågan om huruvida cykelhjälm skulle vara obligatorisk för alla cyklister (bet. 2004/05:TU2). Utskottet välkomnade då det av regeringen införda hjälm tvånget för barn upp till 15, år samtidigt som utskottet avstyrkte motionsförslag om krav på obligatorisk cykelhjälm användning för alla cyklister. Enligt utskottet krävdes intensifierade insatser för att öka cykelhjälm användandet även bland de cyklister som är äldre än 14 år. Utskottet framhöll vidare att i det fall cykelhjälm användandet inte ökar framöver borde ytterligare åtgärder, inklusive tvingande bestämmelser för vuxna, övervägas. Utskottet har inte ändrat uppfattning i frågan. I sammanhanget kan nämnas att utskottet återkommer till åtgärder för att främja en ökad cykeltrafik senare under våren i samband med det aviserade betänkandet om transportpolitik (bet. 2005/06:TU5).

Utskottet övergår därefter till de motionsförslag som berör säkerheten för oskyddade trafikanter, bl.a. i samband med mittseparering av vägar genom vajerräcken. Utskottet vill därvid först klargöra att den snabba utbyggnaden av vägar med framför allt vajerräcken har visat sig vara positiv för trafiksäkerhetsarbetet och rönt stor internationell uppmärksamhet. Som flera motionärer uppmärksammar är det dock viktigt att konsekvenser även för oskyddade trafikanter beaktas. Som framgår av den tecknade bakgrundsbeskrivningen finns också en rad riktlinjer och rekommendationer för hur säkerhetsbehovet för cyklister och motorcyklister skall kunna tillgodoses och utvecklas. Utskottet förutsätter att dessa frågor ägnas tillbörlig uppmärksamhet inom ramen för det fortsatta utvecklingsarbetet för att göra vårt transportsystem säkert för alla trafikantgrupper.

När det gäller mopeder delar utskottet den uppfattning som kommer till uttryck i motion 2005/06:T298 om att trimning av motorer för att uppnå högre hastigheter måste motverkas kraftfullt. Utskottet har också tidigare ställt sig bakom åtgärder för att förhindra otillåtna ingrepp för att öka mopedernas hastighet, samtidigt som utskottet välkomnat regeringens insatser inom EU för att begränsa problemet.

Avslutningsvis, när det gäller frågor om belysning och trafiksäkerhet, anser inte utskottet sig skickat att bedöma hur synbarheten förbättras mest effektivt. Utskottet förutsätter i stället att dessa frågor lämpligen får bedömas i första hand inom ramen för Vägverkets sektorsansvar. Utskottet vill också hänvisa till att belysning på motorcyklar omfattas av harmoniserade regler inom EU och framgår av direktivet om tygodkännande för två- och trehjulingar.

Med hänvisning till vad som anförts avstyrker utskottet motionerna 2005/06:T259 (c), 2005/06:T298 (mp), 2005/06:T380 yrkandena 6–7 (fp), 2005/06:T408 (s), 2005/06:T543 (s) och 2005/06:T609 yrkandena 6 och 13–14 (kd).

Hastighetsgränser

Utskottets förslag i korthet

Utskottet konstaterar att om alla höll hastighetsgränserna skulle, enligt Vägverkets beräkningar, minst 100 liv sparas varje år samt vägtrafikens miljöpåverkan minska. Enligt utskottets mening är det därför av största vikt att hastighetsgränserna är väl avvägda och att de respekteras.

Utskottet välkomnar mot denna bakgrund Vägverkets förslag om förändrade hastighetsgränser som har utformats på grundval av nollvisionens krav och kravet på en god miljö. Med hänsyn till frågans vikt utgår utskottet från att regeringen skyndsamt vidtar lämpliga åtgärder med anledning av Vägverkets förslag. Enligt utskottets mening ankommer det inte på riksdagen att besluta om de närmare detaljerna i detta system eller genomförandet av detsamma. Mot denna bakgrund är utskottet inte berett att förorda att riksdagen tar något initiativ i frågan. Riksdagen bör därför avslå aktuella motionsförslag.

Jämför reservation 10 (m).

Bakgrund

Regelverk om hastigheter

Hastighetsbegränsningar för motorfordon har funnits i Sverige sedan år 1907 då den första förordningen för automobiltrafik trädde i kraft. Under 1930-talet infördes i princip fri hastighet för personbilar och motorcyklar både utom och inom tätbebyggt område. Fordonens hastighet skulle dock anpassas till vad trafiksäkerheten och hänsyn till omständigheterna i övrigt krävde. Därefter genomfördes successivt begränsning till 50 kilometer i timmen för alla fordon inom tätbebyggt område som senare följdes av allmän differentierad hastighetsbegränsning utom tätbebyggt område.

I proposition 1978/79:36 konstaterades att tiden var mogen för att permanent införa ett system som i princip överensstämde med det som tillämpats försöksvis sedan år 1967. Styrande för valet av hastighet var vägbredd och omkörbar längd (den del av vägen i en körriktning som inte har spärrlinjer). I kriterierna ingick också olycksrisken i form av en förutsedd olyckskvot. För att en väg skulle komma i fråga för en högre hastighet än bashastigheten 70 kilometer i timmen fick inte den förutsedda olyckskvoten överstiga en viss nivå.

I dag kan Vägverket med stöd av 3 kap. 17 § trafikförordningen (1998:1276) föreskriva att den högsta tillåtna hastigheten utom tätbebyggt område – där bashastigheten är 70 kilometer i timmen – i stället skall vara 90 eller 110 kilometer i timmen. De kriterier som i dag används för att bestämma hastigheten på en väg har endast ändrats marginellt sedan det differentierade hastighetsbegränsningssystemet infördes år 1978.

Under fem år (2003–2007) genomför Vägverket ett försök med varierande högsta tillåtna hastighet enligt förordningen (2002:713) om försöksverksamhet med varierande högsta tillåtna hastighet. Variabla hastigheter innebär att den högsta tillåtna hastigheten inte är densamma hela tiden, utan ändras beroende på trafiksituationen. Hastigheten kan komma att variera från 30 kilometer i timmen till högsta hastighet, 120 kilometer i timmen. Syftet är att öka acceptansen för och efterlevnaden av hastighetsgränser. Vägverket skall 2008 redovisa resultatet av försöksverksamheten till regeringen.

Vägverkets hittillsvarande erfarenheter av försöksverksamheten med variabla hastigheter är, ur trafikanternas synvinkel, i huvudsak positiva, särskilt när det gäller enstaka korsningar och övergångsställen. Nackdelen är att kostnaderna är förhållandevis stora och de uppgår till ca 2 miljoner kronor i investering för en korsning. Därutöver tillkommer kostnader för drift och underhåll. Enligt Vägverket behövs vissa förändringar i regelsystemet, då främst trafikförordningen, för att kostnaderna skall kunna minska och att försöksverksamheten i övrigt skall kunna bedrivas mer effektivt än i dagsläget.

Utvecklingen

I nedanstående tabell redovisas hastighetsöverträdelser som andel trafikarbete över hastighetsgräns. En ökning av antalet hastighetsöverträdelser har skett under perioden 1999 till 2004. Under 2004 överträdde hastigheterna på det statliga vägnätet vid 57 % av vägarbeten.

Hastighetsöverträdelser, andel trafikarbete över hastighetsgräns (procent)

Statliga vägar	1999	2000	2001	2002	2003	2004
50 km/tim	67	65	74	71	69	68
70 km/tim	52	54	53	53	54	55
90 km/tim	51	52	55	55	58	53
110 km/tim	56	56	59	64	63	64

Samtliga statliga vägar	54	55	57	58	59	57
Tätort						
Huvudled 50 km/tim	55	54	55	54	53	i.u.
Huvudled 70 km/tim	30	29	28	30	34	i.u.
Samtliga tätortsvägar	49	49	50	50	49	i.u.

Källa: Vägverkets årsredovisning 2004 och 2005.

Av Vägverkets årsredovisning för 2005 saknas uppgifter för tätortsvägar 2004. Vidare framgår att inga mätningar har genomförts under 2005.

Tidigare riksdagsbehandling

I regeringens proposition 2003/04:160 redovisade regeringen att Vägverket skulle få ett uppdrag att ta fram en strategi för en successiv anpassning av hastighetsgränserna utifrån nollvisionen samt kraven på tillgänglighet, god miljö och positiv regional utveckling. Samtidigt som en säker hastighet föreskrivs var det, enligt regeringen, viktigt att skapa förståelse för dels riskerna med att överskrida hastigheterna, dels vikten av att gällande hastighetsgränser respekteras. Hastighetsgränserna borde, enligt regeringen, på sikt vara avstämda mot vägens och fordonens säkerhetsnivå. Det innebär att med en bättre vägutformning, säkrare fordon och en från säkerhetssynpunkt mer gynnsam sammansättning av fordonsflottan borde högre hastigheter kunna accepteras, förutsatt att detta inte motverkar de miljöpolitiska målen.

Utskottet välkomnade det aviserade uppdraget till Vägverket. Utskottet instämde även i de bedömningar som regeringen gjorde när det gäller att föreskriva säkra hastigheter i förhållande till att skapa förståelse för riskerna med att överskrida hastighetsgränserna samt att de aspekter som regeringen tog upp skulle kunna leda till att högre hastigheter kunde accepteras. Utskottet avstyrkte de motionsförslag som berörde hastigheter på vägarna mot bakgrund av regeringens aviserade uppdrag till Vägverket.

Resultat av Vägverkets uppdrag om hastighetsgränser

Vägverket redovisade den 1 september 2005 resultatet av det ovannämnda uppdraget från regeringen om hastighetsgränser.

Vägverket analyserar i sin rapport tre alternativa hastighetsgränssystem: alternativ A med udda 20-steg som i dag, alternativ B med 30 kilometer i timmen och jämna 20-steg mellan 40 och 120 kilometer i timmen samt alternativ C med 10-steg mellan 30 och 120 kilometer i timmen. Vägver-

ket förordar alternativ C och presenterar tre förslag som tillsammans utgör plattformen för att successivt införa ett nytt hastighetsgränssystem, vilket omfattar:

- mandat till Vägverket att föreskriva även 80, 100 och 120 kilometer i timmen,
- mandat till lokala myndigheter att få använda 10-steg i intervallet 30–120 kilometer i timmen samt
- ändring i vägmärkesförordningen så att hastighetsgränserna på enskild väg inte skall behöva märkas ut.

Därutöver presenterar Vägverket en strategi för en successiv anpassning av hastighetsgränserna. Strategin innebär:

- att hastigheter skall prövas mot de transportpolitiska målen,
- att vägtransportplaneringen och planeringen av hastigheterna skall integreras,
- ökad användning av hastighetsgränserna som varierar med trafikväglags-, väder- och siktförhållanden samt
- att åtgärderna skall vidtas för ökad förståelse och respekt för hastighetsgränserna.

Regeringen har remissbehandlat Vägverkets förslag. Frågan är föremål för beredning inom Näringsdepartementet.

Motionerna

Agne Hansson och Jörgen Johansson (c) understryker i motion 2005/06: T301 att många trafikolyckor har ett samband med hastigheten. Efterlevnaden av de hastighetsgränser som gäller är låg. Motionärerna anser att gällande hastighetsbegränsningar bör ses över. Är t.ex. maximigränserna 90 och 110 kilometer i timmen relevanta i förhållande till den dåliga efterlevnaden, och vad skulle en justering upp eller ned få för konsekvenser för trafiksäkerheten? Även de särskilda hastighetsgränserna för bussar och lastbilar bör, enligt motionärerna, ses över. Man bör också överväga om bussarnas och lastbilarnas strypningar på 10 kilometer i timmen över tillåten hastighetsgräns som begränsar topphastigheten är väl avvägd. Vidare bör övervägas om en strypning för personbilar som gör det omöjligt att köra mer än 120 kilometer i timmen bör införas. Motionärerna föreslår att för att öka trafiksäkerheten på vägarna bör regeringen initiera en trafiksäkerhetsutredning med fokus på hastigheten.

Anita Sidén och Magdalena Andersson (m) redovisar i motion 2005/06: T314 att den första motorvägen i Sverige byggdes i Skåne mellan städerna Lund och Malmö. Då fanns det ett ganska stort nät av vägar som var byggda för fri hastighet och därefter för en hastighet av 130 kilometer i timmen. Dagens motorvägar har utformats för en högre hastighet än den nu gällande. Vägverket har också tagit upp frågan om högre hastigheter på vissa vägar. Enligt motionärerna bör alla vägar som byggts för en högre

hastighet – bortsett från vissa anpassningar nära storstäder – återfå den hastighet som förut var gällande, när hastigheten var 130 kilometer i timmen. Ytterligare ett argument för ökad hastighet är att den totala fordonsparken blivit säkrare. I motionen föreslås att riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om hastigheten på motorvägar.

Chatrine Pålsson (kd) påpekar i motion 2005/06:T600 att det bl.a. finns bra vägar i Sverige med stor kapacitet och hög säkerhet. I dag är högsta tillåtna hastighet 110 kilometer i timmen på motorvägarna. Försök att höja den gränsen till 120 kilometer i timmen pågår på vissa begränsade sträckor i västra Sverige. Försöket borde rimligtvis kunna utökas till att gälla fler vägar. Motorvägar är från säkerhetssynpunkt bra vägar, och bilförare kör ofta fortare än de hastighetsgränser som gäller. Det finns ett förslag från Vägverket om höjda hastighetsgränser på de säkraste motorvägarna till 120 kilometer i timmen. Enligt motionären skulle Vägverket, på vissa vägar, kunna inleda försök med 130 kilometer i timmen. Motionären föreslår att regeringen skall ge Vägverket i uppdrag att utreda möjligheten att på vissa motorvägar inleda försök med högsta tillåtna hastighet på 130 kilometer i timmen.

Utskottets ställningstagande

Utskottet konstaterar att om alla höll hastighetsgränserna skulle, enligt Vägverkets beräkningar, minst 100 liv sparas varje år. Dessutom skulle vägtrafikens miljöpåverkan minska med nära 4 % vad gäller koldioxidutsläpp. Det belyser, enligt utskottets mening, vikten av att hastighetsgränserna är väl avvägda och att förståelse finns för vikten av att hastighetsgränserna respekteras. Vägverkets försöksverksamhet med variabla hastigheter är, enligt utskottets mening, en inledning till att åstadkomma en sådan avvägning. Utskottet har dock erfarit att det finns ett antal problem som är förknippade med den temporära lösningen som försöksverksamheten innebär.

Utskottet välkomnar därför det utredningsarbete som Vägverket nyligen utfört när det gäller utformning av hastighetsgränserna till bl.a. nollvisionens krav och kravet på en god miljö. Enligt vad utskottet erfarit har också remissinstanserna överlag uttryckt positiva uppfattningar till Vägverkets förslag till ett nytt hastighetsgränssystem. Flera instanser pekar dock på att det behövs åtgärder för att undvika plottrighet liksom åtgärder för att skapa förståelse och respekt för de nya hastighetsgränserna.

Utskottet ställer sig positivt till åtgärder som syftar till att dels spara liv och minska mänskligt lidande i enlighet med nollvisionen, dels minska koldioxidutsläppen, vilket i sin tur bidrar till att nå målen för ett miljömässigt hållbart transportsystem. Utskottet anser därför att det förslag till nytt hastighetssystem som presenterats av Vägverket är intressant. Enligt utskottet ankommer det inte på riksdagen att besluta om de närmare detaljerna i detta system eller om genomförandet av detsamma. Med hänsyn till frå-

gans vikt utgår utskottet därför från att regeringen skyndsamt vidtar lämpliga åtgärder med anledning av Vägverkets förslag. Mot denna bakgrund avstyrker utskottet de nu väckta motionsförslagen.

I sammanhanget vill utskottet rikta uppmärksamhet mot det lovande utvecklingsarbete som pågår vad gäller ISA (Intelligent stöd för anpassning av hastighet). Detta elektroniska system har möjlighet att tala om för föraren vilken hastighetsgräns som gäller och kan i vissa tillämpningar ta hänsyn till t.ex. väderleksförhållanden, trafikförhållanden och andra omständigheter. Syftet med ISA är att hjälpa föraren att anpassa sin hastighet till gällande hastighetsbegränsning och därigenom bl.a. undvika att hamna i en situation som leder till en svår olycka. Om gällande hastighet överskrids avger vissa system en ljudsignal (informerande system). I andra system kan även gaspedalen markera att hastigheten har överskridits genom ett mottryck eller vibration (aktiva system). Den samhällsekonomiska nyttan i form av färre skadade och dödade samt minskad miljöbelastning kan snabbt påvisas om många fordon utrustas med ISA. Utskottet ser därför positivt på att Vägverket i detta arbete söker föregå med gott exempel och verka bl.a. för att sprida kunskap och skapa efterfrågan. Från och med den 1 november 2005 ställer Vägverket kraven på tjänstebilar, leasingbilar och bilpoolbilar (hyrda längre än 6 månader) att de skall vara installerade med ISA och alkoholås, farthållare och brandsläckare.

Utskottet avstyrker därmed motionerna 2005/06:T301 (c), 2005/06:T314 (m) och 2005/06:T600 (kd).

Övervakning och ägaransvar vid automatisk hastighetsövervakning

Utskottets förslag i korthet

Utskottet välkomnar att många insatser har genomförts och planeras för att utveckla polisens trafiksäkerhetsarbete. Det gäller bl.a. en satsning på automatisk hastighetsövervakning genom trafiksäkerhetskameror. Efter ett tillkännagivande av riksdagen har de juridiska förutsättningarna utretts när det gäller ett ägaransvar för fordonsägaren när dennes fordon används av någon annan vid bl.a. hastighetsöverträdelser som upptäcks av t.ex. hastighetskameror. Utskottet konstaterar att å ena sidan är det svårt att införa ett ägaransvar eller skyldighet för fordonsägare att uppge vem som har kört bilen utan att komma i konflikt med de svenska straffrättsliga principerna. Å andra sidan finns det ett antal länder i Europa som har olika system, vilket innefattar någon form av ägaransvar eller uppgiftsskyldighet. Utskottet förutsätter därför att regeringen i det fortsatta beredningsarbetet även undersöker på vilka grunder liknande system har kunnat införas i andra länder och sedan återkommer till riksdagen med en redogörelse i frågan. Mot denna bakgrund är utskottet inte berett att föreslå att riksdagen tar något initiativ i ärendet. Riksdagen bör därför avslå samtliga aktuella motionsyrkanden.

Jämför reservation 11 (c, mp, -).

Bakgrund

Tidigare riksdagsbeslut

I samband med tidigare riksdagsbeslut har utskottet angett som sin mening att trafikövervakning är ett effektivt sätt att påverka trafikanternas beteende och att detta verktyg bör användas i större utsträckning. Utskottet har även uttalat sig till fördel för en utökad och effektivare ATK-övervakning (automatisk trafiksäkerhetskontroll). Samtidigt har utskottet betonat att automatisk kameraövervakning inte kan ersätta manuell övervakning eftersom trafikpolisen har en rad viktiga uppgifter för att säkerställa en god trafiksäkerhet.

När det gäller automatisk hastighetsövervakning med kameror har utskottet tidigare framhållit att det är angeläget att trafiksäkerhetsvinsterna tas till vara fullt ut. Ett problem i detta sammanhang är att det i vissa fall har varit svårt att identifiera vem som har kört ett fordon som har överträtt hastighetsbegränsningen. Mot denna bakgrund föreslog utskottet i sitt av riksdagen godkända betänkande 2002/03:TU4 att riksdagen som sin

mening skall ge regeringen till känna vad utskottet anfört om att utreda hur ägaransvaret vid hastighetsöverträdelser kan förändras, i syfte att effektivisera kameraövervakningen och därmed förbättra trafiksäkerheten.

Polisens övervakning

På regeringens uppdrag utarbetade Rikspolisstyrelsen 2001 en nationell strategi för polisens trafikövervakning. Strategin utgår från att trafikövervakningen bör inriktas på de felbeteenden som leder till svåra trafikolyckor. Övervakningen inriktas därför främst på hastighetsöverträdelser, trafikonykterhet och bristande bilbältesanvändning. I strategin pekas också den tunga trafikens framförande, skick och beteendeövervakning (omkörningar, rödljuskörningar och avstånd till framförvarande fordon) ut som ytterligare områden av särskild vikt.

För närvarande pågår ett arbete inom Rikspolisstyrelsen med att utveckla den nationella strategin och ta fram en handlingsplan med gemensamma mål där inriktning, ambitioner och ansvar tydligt framgår. Syftet är att öka polisens förmåga att arbeta mer kraftfullt med trafiksäkerhetsfrågor.

Av nedanstående tabell framgår resultatet av polisens trafikarbete 1998 och de två senaste åren.

	1998	2004	2005	Förändring i % senaste året
Utandningsprov	1 015 400	1 563 000	1 761 851	12,7
Omhändertagna körkort	10 544	17 738	17 112	-3,5
<i>Rapporter</i>				
Rattfylleri, alkohol	11 409	15 549	15 771	1,4
Drograttfylleri	1 717	6 549	7 367	12,5
Hastighet inkl. ATK	141 292	170 500	180 350	5,8
ATK		15 598	24 414	56,5
Bälte		48 300	53 322	10,4

Källa: Rikspolisstyrelsen.

Av tabellen framgår att polisens trafikövervakning har ökat under 2005 jämfört med året före inom alla områden med undantag av omhändertagna körkort.

Automatisk hastighetsövervakning (ATK)

Automatiska hastighetsövervakningskameror (trafiksäkerhetskameror) infördes på försök på 16 vägsträckor under perioden 1999–2000. Försöket fortsatte och en utvärdering under 2002 konstaterade att både hastigheten och antalet olyckor med personsador minskat på de aktuella sträckorna. Utbyggnaden av trafiksäkerhetskameror har fortsatt sedan dess. Vid utgången av 2005 fanns 418 kameraskåp fördelade på 963 mil väg.

Under 2005 har arbetet till största delen inriktats på att utveckla ny teknik med helt automatiserad övervakning som skall driftsättas 2006. Vägverket och Rikspolisstyrelsen har tillsammans utvecklat en ny teknisk plattform för trafiksäkerhetskameror. Kameraoptiken har förbättrats så att det blir högre kvalitet på fotografierna. En central utredningsenhet inrättas där de identifierade hastighetsöverträdelserna utreds. Enheten kommer att placeras i Kiruna och bestå av 40–50 civila utredare som under polisiära förundersökningsledare utreder inkomna ärenden. Via en central styrcentral kommer alla mätstationer att aktiveras och avaktiveras.

Från och med 2007 kommer det totalt att finnas 700 trafiksäkerhetskameror på vägarna. Vägverket och Polisen bedömer att 200 000 ärenden per år kommer att kunna utredas. Det är en avsevärd kapacitetsökning jämfört med 2005 då ca 24 000 ärenden hanterades.

Enligt uppgifter från Rikspolisstyrelsen kommer troligtvis de tekniska förbättringarna att innebära att fler förare identifieras. År 2005 kunde identiteten inte fastställas vid 22 % av överträdelserna.

Ägaransvar vid trafikbrott – redovisning för utskottet av statsrådet Ulrica Messing

Den 2 februari 2006 besökte statsrådet Ulrica Messing och tjänstemän vid Näringsdepartementet utskottet. De redogjorde för resultatet av Utredningen om ägaransvar vid trafikbrott (SOU:2005:86). Utredarens uppdrag har omfattat att undersöka de juridiska förutsättningarna för att införa någon form av ansvar för fordonsägaren när hans eller hennes fordon används av någon annan vid hastighetsöverträdelser och andra trafikförseelser som kan övervakas och upptäckas genom automatiska system. I uppdraget har också ingått att bedöma vilka konsekvenser som införandet av de olika formerna kan förväntas få för trafiksäkerheten och allmänhetens vilja att följa trafikreglerna, vilka effektivitetsvinster i trafikövervakningen som skulle uppnås och om den enskildes rättssäkerhet skulle påverkas.

Av redogörelsen framgick att utredningen analyserat ett ägaransvar utifrån två huvudmodeller. En modell är att ägaren ansvarar för när någon annan kört dennes fordon, den andra modellen bygger på att det införs någon form av upplysningsplikt för ägaren om vem som använt fordonet. Ett utökat ägaransvar kan påverka den enskildes rättssäkerhet. Utredningen har därför lämnat en redogörelse över vilka förutsättningar som gäller i en rättsstat för att kriminalisera ett beteende.

Att införa ett ägaransvar skulle, enligt utredningen, kunna leda till att det uppstår konflikter mellan grundläggande straffrättsliga principer som t.ex. legalitets-, konformitets- och skuldprincipen. Medborgarna måste ha förmåga och tillfälle att rätta sig efter lagen och därmed kunna förutse i vilka situationer och på vilket sätt deras handlande kan bli föremål för ingripande av straffrättsligt slag. Vidare skall lika fall behandlas lika. Införande av ett ägaransvar med hjälp av ett automatiskt system kan innebära ett avsteg från denna princip. Vid en hastighetsöverträdelse som upptäcks

med traditionell trafikövervakning med polisman på plats kan föraren sannolikt lätt identifieras medan vid en hastighetsöverträdelse som upptäcks med ett automatiskt system skall fordonets ägare bära ansvaret. Om en regel införs, vars tillämpning görs direkt beroende av att en viss övervakningsmetod har använts i det enskilda fallet innebär det avsteg från denna princip.

För straffansvar krävs vidare att handlingen skett med uppsåt eller av oaktsamhet, vilket möjligen kan bli svårt att hävda att en ägare haft vid någon annans körning. Vid en modell som bygger på en straffsanktionerad upplysningsskyldighet har utredningen funnit att en sådan möjlighet är begränsad med hänsyn till bestämmelserna i rättegångsbalken och grundläggande straffrättsliga principer. Medborgarens rätt att vara tyst vid misstanke om brott eller en nära anhörigs brottslighet måste beaktas om man anser att en ägare till ett fordon skall ha någon form av upplysningsskyldighet om vem som använt fordonet.

Av redogörelsen framgick vidare att utredningen också analyserat hur ett sanktionssystem med straff respektive avgift förhåller sig till ett utökad ägaransvar. Straffsanktionen används främst på gärningar som samhället anser vara särskilt klandervärda. Hastighetsöverträdelser är en kriminaliserad handling. Överträdelser av regler om högsta tillåtna hastighet och liknande regler bestraffas med penningböter. Om överträdelsen är allvarlig kan även ett körkortsingripande i form av återkallelse av körkort bli aktuellt. Ett sådant ingripande förutsätter således ett brottsligt beteende. Hastighetsöverträdelser kan i kombination med andra brott leda till att föraren även gör sig skyldig till brottet vårdslöshet eller grov vårdslöshet i trafik.

En sanktionsavgift används främst inom områden där överträdelserna är många i antal, kostnadskrävande att hantera för myndigheter och där behovet av straff inte är lika starkt. Utredningen diskuterar hur en avkriminalisering av hastighetsöverträdelser och införandet av en sanktionsavgift skulle kunna uppfattas av allmänheten. Det finns, enligt utredningen, risk för att medborgarna skulle uppfatta att lagstiftaren inte längre anser beteendet så klandervärdt och att detta skulle påverka i negativ riktning när det gäller förarens respekt för hastigheter och trafiksäkerhet.

Införandet av en sanktionsavgift vid hastighetsöverträdelser skulle kunna komplicera rättstillämpningen i kombination med annan brottslighet, t.ex. vårdslöshet i trafik där utredningen av ett brott sker i en särskild ordning och hanteringen av sanktionsavgifter i en annan ordning. Ytterligare analyser torde, enligt utredningen, även vara erforderliga när det gäller hur en avkriminalisering av hastighetsöverträdelser förhåller sig till regelsystemet i övrigt, dvs. andra trafikförseelser, t.ex. rödljuskörning och omkörning vid övergångsställe. En avkriminalisering av hastighetsöverträdelser och införande av en avgift skulle även innebära att det med dagens system inte går att återkalla ett körkort vid hastighetsöverträdelser eftersom överträdelserna inte längre utgör brott.

Av redogörelsen över utredningens analyser framgick att det är osäkert vilken trafiksäkerhets- och effektivitetsvinst i förhållande till nuvarande ansvarssystem som uppnås med ett utökat ägaransvar eftersom utformningen av ett sådant ansvar, oavsett om det skall sanktioneras med straff eller avgift, i varierande grad måste ta hänsyn till grundläggande straffrättsliga principer.

Av utredningen framgår att det finns ett antal länder som har infört ett system med ägaransvar för hastighetsföreseelser. I Europa har Nederländerna infört ett strikt ägaransvar för hastighetsföreseelser. Även i Frankrike, Norge, Storbritannien, Österrike och Danmark finns system med ägaransvar. När det gäller Frankrike är föraren ansvarig för hastighetsföreseelsen. Om föraren av olika skäl inte kan identifieras är den registrerade ägaren ansvarig för att böterna betalas. Ägaren kan undgå betalningsansvar genom att visa att han eller hon inte har kört fordonet. I Norge har utredningsförfarandet förenklats vid lagföring av hastighetsföreseelser som upptäckts genom hastighetskameror. Ägaren förutsätts vara identisk med föraren i utredningens inledningsskede och tillsänds ett föreläggande om att betala böter. I Finland finns ett förslag om att införa ett liknande system. När det gäller Storbritannien, Österrike och Danmark finns en straffsanktionerad skyldighet för fordonsägaren att lämna uppgifter om föraren. Undantag görs om fordonet har stulits.

Motionerna

Lars Lilja och Birgitta Rådström (s) påpekar i motion 2005/06:T518 att under senare år har trafiksäkerhetsdebatten nästan uteslutande handlat om hastigheter och hastighetsövervakning. Nu planeras för ytterligare utbyggnad av hastighetsövervakning med s.k. hastighetskameror. Att detta har effekt råder ingen tvekan om. Tyvärr stoppar aldrig så många kameror inte en enda rattfyllerist eller någon som kör utan bälte. Det är därför viktigt att en ökad hastighetsövervakning följs med mer beteendeövervakning, fler nykterhets- och bälteskontroller. Kontroll av fordonens skick genom kontroller längs våra vägar är också ett viktigt inslag i trafiksäkerhetsarbetet som inte får glömmas bort. Motionärerna utgår från att regeringen och Vägverket vidtar de åtgärder som behövs för att utöka beteendeövervakning, antalet nykterhets- och bälteskontroller parallellt med den utökade hastighetsövervakningen.

Karin Svensson Smith m.fl. (–, mp) understryker i motion 2005/06:T562 att försöksverksamheten med trafiksäkerhetskameror som automatiskt fotograferar fordon som kör för fort har lett till positiva resultat. På vissa sträckor i Sverige har trafiksäkerhetskamerorna bidragit till att antalet dödsolyckor sjunkit med 60 %. På samma sträckor har antalet svårt skadade minskat med 30 %. Hastighetsövervakning med kameror var (och är) även den i särklass mest kostnadseffektiva klimatåtgärden staten kan vidta. 700 hastighetskameror skall det närmaste året placeras ut i landet. När de olika

vägverksregionerna inventerade behovet av automatisk hastighetsövervakning summerades behovet till 1 100 kameror. Enligt motionärerna bör alla dokumenterat farliga vägar förses med erforderlig hastighetsövervakning. Riksdagen bör därför som sin mening ge regeringen till känna att resurser för ATK, automatisk trafik kontroll, bör öronmärkas inom ramen för de 4,9 miljarder kronor som Vägverket har i årligt trafiksäkerhetsanslag (yrkande 6).

Av samma motion framgår att en klar majoritet i riksdagen har uttalat att ägare till bilar skall ha upplysningsplikt i förhållande till vem som kört bilen om det inte är ägaren själv som har gjort det. För det fall ägaren vägrar bör vederbörande själv erlagga hastighetsböter eller andra sanktioner som kan vara aktuella vid en eventuell regelöverträdelse. Om satsningen på ATK skall bli effektiv fordras ett sådant ägaransvar. I dag går för mycket av polisens dyrbara tid till att jämföra foton från hastighetskameran med körkortsregistret, och det är för enkelt att slippa undan utan rättmätiga straff. Regeringen har låtit utreda överföring av ansvaret till bilägaren. Riksdagen bör därför begära att regeringen återkommer till riksdagen med ett lagförslag om ägaransvar i enlighet med vad som beskrivits ovan (yrkande 7).

Utskottets ställningstagande

Utskottet noterar med tillfredsställelse att polisen har utvecklat sina insatser inom trafiksäkerhetsområdet, vilket har stor betydelse för att man skall uppnå de av riksdagen fastlagda målen för trafiksäkerheten. Utskottet ser vidare positivt på den betydande satsning som för närvarande sker när det gäller hastighetsövervakning genom trafiksäkerhetskameror.

Som tidigare framgått har regeringen, efter ett tillkännagivande av riksdagen, uppdragit åt en särskild utredare att bl.a. undersöka de juridiska förutsättningarna för att införa någon form av ansvar för fordonsägaren när dennes fordon används av någon annan vid hastighetsöverträdelser och andra trafikförseelser som kan övervakas och upptäckas genom automatiska system som exempelvis hastighetskameror. Resultatet av utredningen har lämnats till regeringen, och statsrådet Ulrica Messing har redovisat utredningens slutsatser för utskottet. Av utredningens analyser framgick att det är osäkert vilken trafiksäkerhets- och effektivitetsvinst i förhållande till nuvarande ansvarssystem som uppnås med ett utökat ägaransvar eftersom utformningen av ett sådant ansvar måste ta hänsyn till grundläggande straffrättsliga principer.

På grundval av utredningens resultat kan utskottet å ena sidan konstatera att det förefaller vara förenat med svårigheter att, vid hastighetsöverträdelser som registreras av en trafiksäkerhetskamera, införa ett ägaransvar eller skyldighet för fordonsägare att uppge vem som har kört bilen utan att komma i konflikt med de svenska straffrättsliga principerna. Å andra sidan konstaterar utskottet att det finns ett antal länder i Europa, som Nederlän-

derna, Frankrike, Norge, Storbritannien, Österrike och Danmark, som har olika system, vilka innefattar någon form av ägaransvar eller uppgiftsskyldighet för föraren vid hastighetsöverträdelser. Mot bakgrund av dessa iakttagelser förutsätter utskottet att regeringen inom ramen för det fortsatta beredningsarbetet även närmare undersöker på vilka grunder liknande system har kunnat införas i ovannämnda länder och sedan återkommer till riksdagen med en redogörelse i frågan.

Det är enligt utskottets mening särskilt angeläget att det finns ett fullgott beslutsunderlag i frågan med tanke på den stora volymen av ärenden som förväntas genom den kraftiga utbyggnaden av trafiksäkerhetskameror. Även om de tekniska förutsättningarna förbättras för att fastställa identiteten på förare som gjort sig skyldiga till överträdelser kan det finnas risk för att antalet förare där detta inte är möjligt ökar. Som framgått ovan kunde identiteten 2005 inte fastställas i 22 % av överträdelserna, vilket motsvarar ca 5 300 ärenden.

Med hänvisning till vad som anförts är utskottet inte berett att föreslå att riksdagen tar något initiativ i ärendet. Samtliga nu aktuella motionsyrkanden avstyrks följaktligen.

Vissa trafikbestämmelser

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen bör avslå motionsförslag om bl.a. mobiltelefonering under bilkörning, regler för körning i cirkulationsplatser och omkörningsförbud för långtradare med hänsyn till att det i första hand inte ankommer på riksdagen att besluta i dessa frågor.

Jämför reservation 12 (m, fp, c).

Bakgrund

Mobiltelefoni under bilkörning

Riksdagen gjorde under våren 2001 ett tillkännagivande till regeringen om behovet av en allsidig belysning av mobiltelefonering under bilkörning (bet. 2000/01:TU13). Vägverket fick sedermera ett uppdrag av regeringen att bl.a. redovisa säkerhetsproblem men även möjligheter kring användning av mobiltelefon under körning. Vägverkets utredning utmynnade i slutsatsen att det inte var motiverat med en lagstiftning som endast förbjuder användning av annan mobilutrustning än sådan som kan hanteras utan användning av händerna. Forskningen visar tydligt, enligt verket, att det främst är samtalet som sådant och dess komplexitet som har betydelse, inte huruvida handsfree-utrustning används eller inte.

I regeringens proposition 2003/04:160 Fortsatt arbete för en säker vägtrafik gjorde regeringen bedömningen att informationsinsatserna om de ökade risker som distraherande aktiviteter i trafiken medför borde intensifieras. Det var dock, enligt regeringen, inte motiverat med en lagstiftning som endast tillåter användning av mobiltelefon som kan hanteras utan användning av händerna. Med en förnuftig användning av mobiltelefon under körning tillsammans med utvecklad teknik för trafiksäker telefonering borde, enligt regeringen, riskerna kunna begränsas.

Utskottet delade regeringens bedömning. Samtidigt framhöll utskottet att det var viktigt att fördjupa kunskapen när det gällde säkerhetsproblem med mobiltelefoner och användandet av annan informationsteknik i vägtrafik. Vägverket borde därför i sina djupstudier av dödsolyckor fortsättningsvis undersöka olycksorsaker i fasen just före olyckan.

Enligt uppgift från Vägverket omfattar verkets djupstudier en undersökning av vad som sker före och i direkt anslutning till olyckan. Forskning visar att det är en riskökning att använda mobiltelefoner vid bilkörning, men enligt uppgifter från Vägverket kan ingen ökad risk beläggas utifrån befintlig olycksstatistik. Vägverket har utarbetat ett informationsmaterial om mobiltelefoner i trafiken.

Säkrare trafik

Utredningen om förarkrav för vägtransporter har i december 2005 presenterat betänkandet Yrkesförarkompetensen (SOU 2005:109). I betänkandet föreslås en ny lag om obligatorisk utbildning för yrkesförare. I utbildningen ingår bl.a. moment för att uppnå en ökad trafiksäkerhet. Förslaget vilar på ett EG-direktiv. Utredningen har remissbehandlats och bereds för närvarande inom Regeringskansliet.

Säkrare fordonsmodeller

Fordonsparken har under senare år fått en allt högre trafiksäkerhet. Pådrivande för denna utveckling har varit marknadskrafter snarare än striktare fordonsmässiga krav. I sammanhanget kan särskilt nämnas Euroncap som gör krocktester av nya bilar. Resultaten används i många fall som en vägledning om hur säkra nya bilar är. Vägverket som deltar aktivt i Euroncap-samarbetet söker på olika sätt utveckla proven och medverka till att proverna får ökat genomslag.

Omkörningsförbud för långtradare

Omkörningsförbud för långtradare finns i dag i Sverige på vissa sträckor, exempelvis E 4/E 20 mellan Stockholm och Södertälje (del av sträckan), E 6 mellan Kungälv och Göteborg och i stigningsfälten på Hallandsåsen. Enligt Vägverket kan det bli aktuellt att införa omkörningsförbud för långtradare på fler sträckor. I Danmark tillämpas tidsbegränsade omkörningsförbud på flera vägar, särskilt på de södra vägarna ned mot Tyskland.

Förbudet gäller vardagar kl. 8–18. I Tyskland är omkörningsförbud för långtradare vanligt förekommande. Vägverket ställer sig positivt till att pröva frågan om att tillämpa tidsbegränsade förbud om erfarenheter från Danmark visar att trafiksäkerhetsvinster erhålls.

Motionerna

Anita Brodén och Ann-Marie Ekström (fp) uppmärksammar i motion 2005/06:T335 riskerna med att tala i mobiltelefon i samband med bilkörning. Resultat från fler än 80 olika studier uppges visa att körförmågan försämras avsevärt när mobiltelefon används vid bilkörning. Det uppskattas att 10–20 personer dödas i trafikolyckor per år som följd av samtal i mobiltelefon vid körning, men mörkertalet är stort. Information kring olycksorsaker för alla kategorier av olyckor saknas huvudsakligen i Vägverkets olycksstatistik, och uppgifter saknas helt i den officiella statistiken i Sverige. Motionärerna föreslår att uppgifter om telefoni skall ingå i trafikolycksrapporteringen (yrkande 1).

I samma motion uppges att flera länder inom EU har infört lagar som begränsar eller förbjuder användande av mobiltelefon vid bilkörning. Även om det är själva samtalet och inte bruket av handburen telefon som orsakar den största okoncentrationen och som ökar risken bör ett förbud att använda handhållen mobil vid bilkörning övervägas. Det stora mörkertalet, samt uppgifterna att ett stort antal mobiltalande bilister varit nära att kollidera eller köra i diket, talar för detta. Motionärerna föreslår att riksdagen tillkännager som sin mening vad i motionen anförs om att det finns skäl att överväga ett förbud mot att använda handhållen mobil vid bilkörning i Sverige (yrkande 2).

Motionärerna menar också att det är väsentligt att allmänheten görs medveten om de risker som mobiltelefoni vid bilkörning kan medföra. Detta bör ingå i körskoleutbildningen. I motionen föreslås att regeringen tar initiativ till en informationsinsats om riskerna med mobiltelefoni vid bilkörning (yrkande 3).

Per-Olof Svensson (s) uppger i motion 2005/06:T514 att det blivit allt vanligare att folk pratar i mobiltelefon samtidigt som de kör bil, vilket har bidragit till trafikolyckor. I de flesta västeuropeiska länder, dock inte i Sverige, råder det förbud mot att prata i mobiltelefon samtidigt som man kör. För att förhindra att trafikolyckor sker på grund av att föraren samtalar i telefon och samtidigt har en hand upptagen för att sköta mobiltelefonen borde Sverige följa andra länders exempel och införa mobiltelefonförbud då man kör. Vägverkets utredning om bl.a. användandet av mobiltelefoner under körning visar främst på att det är samtalet som sådant och dess komplexitet som belastar föraren och därmed distraherar henne eller honom. I motionen föreslås att riksdagen tillkännager som sin mening vad i motionen anförs mot användningen av mobiltelefon vid bilkörning.

Inger Jarl Beck och Anita Jönsson (s) konstaterar i motion 2005/06:T409 att det är tillåtet köra bil och samtidigt tala i mobiltelefon i Sverige. Att med ena handen vara upptagen av telefonen och med andra handen manövrera bilen försämrar uppmärksamheten på trafiken, och därmed ökar också olycksriskerna. Statens väg- och trafikforskningsinstitut har i sin forskning konstaterat att bilförarnas körsätt påverkas negativt vid telefonering under färd. Det är också belagt att detta orsakar trafikolyckor. I en del länder är det krav på handsfree-utrustning vid bilkörning. I motionen föreslås obligatoriska krav på handsfree-telefon vid bilkörning.

Anneli Enochson (kd) uppmärksammar i motion 2005/06:T471 riskerna med att mobiltelefonen används under pågående bilkörning. Forskning som Statens väg- och transportinstitut (VTI) bedrivit på området har visat att förarnas körsätt påverkas vid telefonering under färd. I Danmark och Norge har man infört krav på s.k. handsfree-utrustning i samband med bilkörning. Vissa andra länder har helt förbjudit användande av mobiltelefon vid bilkörning. I motionen föreslås att som ett första steg införa att alla förare i yrkestrafik måste ha handsfree-telefon vid bilkörning (yrkande 1). Därutöver föreslås att riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening att som ett andra steg verka för ett obligatoriskt krav på handsfree-telefon vid användandet av mobiltelefoni under bilkörning (yrkande 2).

Lars Lilja och Carin Lundberg (s) uppmärksammar i motion 2005/06:T595 att reglerna för körning i cirkulationsplatser inte är tydliga. I tvåfiliga rondeller är det tillåtet att ligga i höger fil före och i rondellen när man skall svänga vänster i densamma. Det gör att ytterfilen i rondellen blockeras av den vänstersvängande bilen hela tiden som den bilen befinner sig i rondellen. På så sätt tvingas bilar på väg in i rondellen att stanna, och flytet i trafiken hindras. Enligt motionärerna bör en cirkulationsplats betraktas som vilken korsning som helst. Motionärerna anser att Vägverket bör få i uppdrag att utarbeta tydliga regler för rondellkörning i enlighet med vad som ovan sagts.

Margareta Sandgren (s) understryker i motion 2005/06:T237 att långtradarna är ett riskmoment i trafiken. I Danmark har man, som ett led i att öka trafiksäkerheten och få en lugnare trafikrytm, infört ett förbud för långtradare att vissa tider på dygnet göra omkörningar. Det är viktigt att Sverige så långt möjligt har enhetliga trafikregler med grannländerna, i synnerhet när reglerna är värda att ta efter. Motionären anser att Sverige bör överväga att införa ett sådant förbud.

Anita Brodén (fp) och Annika Qarlsson (c) uppmärksammar i motion 2005/06:T495 de krav som styr typgodkännandet av nya fordonsmodeller. Det borde, enligt motionärerna, vara ett självklart krav att utvidga krocktesterna för att tydliggöra hur allvarligt höga hastigheter påverkar personskadornas omfattning. Även denna aspekt är av intresse för en säkerhetsmedveten köpare. I dagens krocktester tar man inte heller hänsyn till vilken effekt fordonet har på mötande fordon eller medtrafikanter i en olycksitu-

ation, vilket vore av stort intresse i samhällets gemensamma nollvisionsarbete. Motionärerna föreslår att kraven som styr typgodkännandet av nya fordonsmodeller i fordonsförordningen ses över (yrkande 3).

Anita Jönsson (s) diskuterar i motion 2005/06:T503 ändringar av yrkestrafiklagen. Enligt motionären arbetar många företag seriöst och lovvärt med trafiksäkerhetsarbetet. Att trafiksäkra sina transporter kan vara ett bra konkurrensmedel men kan givetvis innebära vissa merkostnader. Därför blir det inte konkurrens på lika villkor när vissa företag inte engagerar sig i trafiksäkerhetsarbetet. Ett led för att komma till rätta med detta är att skärpa yrkestrafiklagen så att den som vill starta yrkestrafik också skall prövas utifrån sina ambitioner att arbeta med ett aktivt trafiksäkerhetsarbete. Den som vill driva ett transportföretag skall kunna avkrävas ett trafiksäkerhetsprogram. Av denna anledning föreslås en ändring av yrkestrafiklagen utifrån vad som anförts i motionen.

Utskottets ställningstagande

Som framgått av bakgrundsbeskrivningen har riksdagens tillkännagivande till regeringen 2001 lett till att frågan om mobiltelefonering under bilkörning har blivit belyst. Resultatet visar att det är en riskökning att använda biltelefoner under bilkörning men att det framför allt är samtalets komplexitet som förorsakar denna riskökning, inte samtalet som sådant. Vägverket kan inte i sina djupstudier om olycksorsaker vid dödsfall belägga samband mellan biltelefoni och olyckor. Vägverket har också utarbetat informationsmaterial i frågan.

Mobiltelefonering under bilkörning har tidigare behandlats i regeringens proposition 2003/04:160 och av utskottet i betänkande 2004/05:TU2 där olika motionsförslag i frågan avstyrktes. Utskottet förutsätter att både regeringen och Vägverket som ansvarig sektorsmyndighet fortlöpande följer utvecklingen samt att Vägverkets informationsmaterial får en god spridning. Om forskning eller annat underlag i framtiden kommer att visa att det finns skäl att ompröva tidigare ställningstaganden utgår utskottet från att regeringen återkommer till riksdagen i frågan. Mot denna bakgrund avstyrker utskottet motionerna 2005/06:T335 yrkandena 1–3 (fp), 2005/06:T514 (s), 2005/06:T409 (s), 2005/06:T471 (kd) och 2005/06:T595 (s).

När det gäller motionsförslaget om regler för körning i cirkulationsplatser vill utskottet uppmärksamma att i betänkande 2004/05:TU2 behandlades den då motionsledes aktualiserade frågan om regler för cirkulationsplatser. Enligt utskottets mening ankom det inte på riksdagen att besluta i denna fråga och utskottet avstyrkte därför motionsförslaget. Utskottet har inte ändrat uppfattning i frågan varför motion 2005/06:T595 (s) avstyrks.

I motion 2005/06:T237 föreslås omkörningsförbud för långtradare. Utskottet utgår från att Vägverket som ansvarig sektorsmyndighet är bäst skickat att bedöma frågan och om så behövs ta erforderliga beslut. Därmed avstyrks motionsyrkandet.

Beträffande förslaget i motion 2005/06:T503 om att ändra yrkestrafiklagen så att den som vill starta yrkestrafik skall prövas utifrån sina ambitioner om ett aktivt trafiksäkerhetsarbete vill utskottet påminna om att regeringen bereder ett förslag om en ny obligatorisk utbildning för yrkesförare där moment för att uppnå ökad trafiksäkerhet ingår. Mot bakgrund av pågående beredningsarbete är utskottet inte berett att föreslå att riksdagen tar några initiativ i frågan varför motionen avstyrks.

Slutligen avstyrker utskottet förslaget om att se över krav som styr typgodkännande för fordonmodeller i motion 2005/06:T495. Utskottet förutsätter att dessa frågor fortlöpande ses över av berörda organ inom ramen för den fordonstekniska utvecklingen och utvecklingen av typgodkännandeinstrumentet. Utskottet vill även hänvisa till det internationella samarbete som pågår inom ramen för Euroncap och som visat sig vara framgångsrikt för utvecklingen mot mer trafiksäkra fordon.

Trafikförseelser och sanktioner

Utskottets förslag i korthet

Utskottet anser att sanktioner vid trafikbrott är ett viktigt verktyg för att uppnå trafiksäkerhetsmålen. Utskottet anser att regeringens förslag om höjda penningbotsbelopp för ordningsböter, där trafikbrott utgör den största andelen av alla brott, är ett steg i rätt riktning för att åstadkomma en ökad efterlevnad av gällande trafikregler.

Utskottet anser att tanken på ett "klippkortssystem" vid trafikförseelser är tilltalande och utskottet förutsätter att regeringen närmare överväger frågan. Därigenom torde de erfarenheter som finns i de länder som har infört sådana system kunna tillvaratas. Riksdagen bör mot denna bakgrund avslå aktuella motionsförslag.

Jämför reservationerna 13 (kd) och 14 (mp, –).

Bakgrund

Penningböter

Regeringen uttalade i propositionen Fortsatt arbete för en säker vägtrafik (prop. 2003/04:160) att det fanns skäl att överväga hur penningbotsbeloppen på ett lämpligt sätt kan anpassas till den förändring av främst penningvärdet som skett sedan 1992, då bötesbeloppen senast ändrades. Regeringen ansåg att en sådan förändring snarast borde övervägas.

Justitiedepartementet har därefter genomfört en översyn av högsta och lägsta belopp för penningböter (Ds 2005:41). På grundval av översynen har regeringen lämnat en proposition till riksdagen med förslag om att lägsta belopp för penningböter höjs från 100 kr till 200 kr och att högsta

belopp för penningböter höjs från 2 000 kr till 4 000 kr samt att högsta belopp för gemensamt straff i penningböter höjs från 5 000 kr till 10 000 kr. Lägsta dagsbot höjs från 30 kr till 50 kr och minsta bötesbelopp för dagsböter höjs från 450 kr till 750 kr. Enligt regeringen bör den föreslagna förändringen träda i kraft den 1 oktober 2006 (prop. 2005/06:122).

Förändringen gäller för alla brott, men trafikbrott utgör den största volymen av brott som beläggs med böter. Det vanligaste trafikbrottet är fortköring, enligt uppgifter från Brottsförebyggande rådet.

Sanktioner vid rattfylleri

Av redovisningen i avsnittet om alkohol och droger i detta betänkande framgår att en översyn av rattfyllerilagstiftningen har genomförts av en särskild utredare. I utredningen föreslås ingen skärpning av nuvarande straffskalor, där maximistraffet för grovt vållande till annans död och grovt rattfylleri uppgår till åtta års fängelse. Inga förändringar föreslås när det gäller minimistraffet. Enligt utredningen är nuvarande straffsatser utformade på ett ändamålsenligt sätt, och det saknas anledning att ytterligare höja straffet. Däremot föreslås att domstolen vid påföljdsvalet, mer än vad som sker i dag, skall inriktas på gärningsmannens behov av behandling.

Utredningens förslag är föremål för remissbehandling. Av remissunderlaget framgår att Justitiedepartementet avser att komplettera betänkandet med alternativa bedömningar och förslag gällande vållande till annans död och vållande till kroppsskada eller sjukdom.

Som framgått av avsnittet om alkohol i trafiken i detta betänkande anordnade justitie- och trafikutskottet en gemensam offentlig utfrågning om rattfylleri den 23 februari 2006. Vid utfrågningen behandlades bl.a. sanktioner vid trafikbrott. Stenografianteckningar från utfrågningen finns i betänkande 2005/06:JuU23 Trafikbrott.

Pricksystem i svensk körkortslagstiftning

Frågan om ett pricksystem bör införas i den svenska körkortslagstiftningen har övervägts av flera utredningar sedan 1970-talet. Utredningarna har kommit till skilda resultat när det gäller huruvida ett sådant system bör införas eller inte. Även remissinstansernas synpunkter när det gäller ett sådant förslag har skiftat.

Denna fråga behandlades senast av Utredningen om körkortsingripanden (SOU 2000:26). Utredningen var positiv till att genomföra ett pricksystem i Sverige och lämnade förslag till hur ett sådant system borde konstrueras. Utredningens förslag har dock inte resulterat i något lagförslag från regeringen.

Motionerna

Anita Jönsson (s) redovisar i motion 2005/06:T231 att man i vissa länder infört ett system som innebär att efter ett visst antal trafikförseelser måste man ta körlektioner och göra ett körkortsprov för att få behålla körkortet. I Danmark får man ett klipp i körkortet vid vissa förseelser, och vid tre klipp är det "kört". Den som har fått ett klipp i körkortet skall, inom tre månader, genomföra sju teoritimar, åtta körlektioner samt avlägga ett körkortsprov med godkänt resultat. Under tiden får man fortsätta med att köra bil. Detta innebär att bilister inte enbart kan betala sig ifrån exempelvis fortkörning. "Klippet" i körkortet ligger kvar i tre år. Erfarenheter från myndigheten för trafiksäkerhet i Danmark är att ett sådant system drabbar notoriska fortkörare och yrkeschaufförer som rutinmässigt bryter mot fartgränserna. De måste fundera på sitt beteende och ändra sig när de fått sitt första eller andra klipp. Det finns, enligt motionären, också andra länder, t.ex. Tyskland, som har liknande system. Motionären föreslår att man även i Sverige bör införa ett system med klippkort för att öka säkerheten i trafiken.

Johnny Gylling m.fl. (kd) föreslår i motion 2005/06:T609 också att den som tar körkort skall få det "på prov" några år (yrkande 8). I Norge finns, enligt motionen, ett system där man vid trafikbrott samlar på sig prickar som kan leda till körkortsindragning längre fram, som kan tjäna som förebild.

Maria Wetterstrand m.fl. (mp, -) uppmärksammar i motion 2005/06:T296 att de manliga värderingarnas dominans inom transportsektorn är tydlig. Detta gäller även för reglerna och sanktionssystemet. Straff för trafikförseelser är låga jämfört med straff för andra brott med motsvarande risk- och skadebild. Genom Vägverkets årligen återkommande trafikantundersökningar är det välbelagt att män har andra värderingar vad gäller vikten av att följa trafikregler. Män är mer toleranta mot överträdelser medan kvinnor i högre grad anser att det är viktigt att följa reglerna och att bete sig på ett sätt som inte äventyrar andras eller eget liv. Kvinnor är också mer positivt inställda till trafikövervakning och trafiksäkerhetsåtgärder. Motionärerna föreslår att sanktionerna mot trafikförseelser bör ses över så att sanktionerna bättre speglar den större vikt kvinnor lägger vid säkerhet inom transportsektorn (yrkande 8).

Billy Gustafsson (s) ifrågasätter i motion 2005/06:T361 om nollvisionen kan uppnås utan förändrade beteenden hos bilföraren. Allt talar för att oavsett hur många nya motorvägar man bygger, hur många befintliga vägar som förses med krockhinder eller hur många planfria korsningar man bygger kommer oförsvarliga beteenden hos bilförare att orsaka dödsolyckor. Rattfylla, fortkörning och andra allvarliga trafikförseelser orsakar en betydande del av de dödsolyckorna. Hur kan detta åtgärdas? En del är naturligtvis ökad information och attitydpåverkan samt ökad polisövervakning, men mycket talar för att detta inte räcker. En slutsats kan vara att fråga

sig om straffen står i rimlig proportion till förseelsens karaktär och likgiltighet för andras liv och hälsa? Mot denna bakgrund finns behov av att överväga en översyn av straffsanktionerna vid trafikbrott.

Karin Svensson Smith m.fl. (–, mp) framhåller i motion 2005/06:T562 att körkortsåterkallelse har en starkt preventiv effekt för att förhindra hastighetsöverträdelser. Många av dem som överskrider gällande hastighetsgränser anstränger sig samtidigt för att hålla sig under den hastighet som leder till körkortsåterkallelse. I motionen föreslås att gränsen för körkortsåterkallelse bör sänkas med 15 kilometer i timmen i samband med hastighetsöverskridande vid 70 kilometer i timmen och däröver. Gränsen för körkortsåterkallelse bör sänkas med 10 kilometer i timmen i samband med hastighetsöverskridande vid 30 kilometer i timmen och 50 kilometer i timmen. Hastighetsöverträdelse med över 15 kilometer i timmen skall leda till körkortsåterkallelse i minst ett år (yrkande 1).

I samma motion redovisas att den tunga trafiken är överrepresenterad i olycksinblandningen. Den som kolliderar med ett tungt fordon har mycket små chanser att överleva. Om böterna relaterades till både hastighet och rörelsemängd skulle sålunda ett hastighetsöverskridande med ett 3-tonsfordon ge tre gånger så höga böter som samma överskridande med ett 1-tonsfordon. Motionärerna föreslår att böterna för hastighetsöverträdelse skall göras proportionella mot överskridandet i rörelsemängd. Rörelsemängd är massan på fordonet gånger hastigheten (yrkande 2).

Motionärerna menar även att den allmänna inställningen till fortkörning, speciellt bland män, behöver förändras om nollvisionen skall realiseras. Ett sätt för lagstiftaren att visa att man menar allvar är att övervakning och sanktioner korresponderar med det lagfästa regelsystemet. Innehav av körkort bör inte ses som en mänsklig rättighet. Det borde ses som ett förtroende som kan dras in om förtroendet missbrukas genom att man utsätter andra för fara. För att öka respekten för trafiksäkerhetsbestämmelserna bör riksdagen därför som sin mening ge regeringen till känna vad som här anförs om behovet av att utreda möjligheterna att införa ett pricksystem som i bl.a. Danmark tillämpas vid trafikförseelser – tre prickar (håll med hålslagare) leder till körkortsåterkallelse (yrkande 3).

Utskottets ställningstagande

Utskottet delar den grundsyn som kommer till uttryck i motionerna om att sanktioner vid trafikbrott är ett viktigt verktyg för att uppnå trafiksäkerhetsmålen och att de behöver utformas på ett sådant sätt att de både uppmuntar trafikanter till att följa gällande regler och bestraffa dem som bryter mot reglerna.

Frågor som rör sanktioner för trafikbrott ligger i huvudsak inom justitieutskottets beredningsområde och frågorna har stor betydelse för utvecklingen mot ett trafiksäkert samhälle. På grundval av detta förhållande välkomnar utskottet utifrån ett trafiksäkerhetsperspektiv en utveckling och

anpassning av påföljdssystemet. Som framgått av bakgrundsbeskrivningen togs det ursprungliga initiativet till den nu genomförda översynen av penningbotsbeloppen för ordningsböter i 2004 års trafiksäkerhetsproposition. I sammanhanget kan nämnas att riksdagen senare i vår förväntas behandla regeringens proposition 2005/05:122 Bötesbelopp som innehåller förslag till höjda beloppsgänser för penningböter. Enligt utskottets mening finns det från trafiksäkerhetssynpunkt behov av att fortsättningsvis följa utformningen av bötesbeloppens storlek och struktur så att de på ett effektivt sätt bidrar till att uppnå trafiksäkerhetsmålen.

Utskottet har erfarit att i samband med remissbehandlingen av förslaget till nytt penningbotsbelopp har Vägverket och Vägtrafikinspektionen uppmärksammat effekterna av gällande rättsprinciper som kan innebära att vid flera samtidiga förseelser vid trafikbrott reduceras bötesbeloppet för tillkommande förseelser (s.k. mängdrabatt). Enligt Riksåklagarens föreskrifter (1998:178) om ordningsbot för vissa brott gäller att vid flera förseelser påförs den förseelse som har högsta boten fullt belopp samt 50 % av beloppet för ytterligare förseelser. Utskottet kommer att återkomma till denna fråga i samband med yttrandet till justitieutskottet över proposition 2005/06:122 Bötesbelopp.

Utskottet övergår därefter till de motionsförslag som har väckts om ”pricksystem eller klippkortssystem” vid trafikförseelser. Utskottet konstaterar att frågan har varit föremål för utredning vid flera tillfällen. Utredningarna har dock inte resulterat i att något sådant system har föreslagits. Utskottet har erfarit att detta bl.a. beror på att alla juridiska aspekter inte har varit klarlagda. Enligt utskottets mening är tanken på ett klippkortssystem tilltalande eftersom det ger en tydlig signal till den enskilde att det krävs ett förändrat beteende i trafiken för att man inte skall drabbas av körkortsåterkallelse eller andra sanktioner. Samtidigt vill utskottet uppmärksamma att det redan i dag finns ett belastningsregister där såväl trafikbrott som annan brottslighet registreras. Utskottet har dock erfarit att det finns positiva erfarenheter från bl.a. Danmark som har infört ett ”klippkortssystem”. Enligt utskottets mening kan det därför finnas skäl till att ånyo pröva frågan om ett ”klippkortssystem” vid trafikförseelser, varför regeringen bör överväga att utreda frågan. Därutöver vill utskottet erinra om att för nyblivna körkorts innehavare finns redan en tvåårig prøvotid som för närvarande är föremål för översyn av Vägverket.

På grundval av det ovan sagda är inte utskottet i dag berett att föreslå riksdagen att ta några initiativ i frågan om ”pricksystem eller klippkortssystem”. Utskottet utgår från att regeringen tar erforderliga initiativ i frågan. Med hänsyn till det anförda avstyrker utskottet de aktuella motionsförslagen.

Övriga trafiksäkerhetsfrågor

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen bör avslå motionsförslag om åtgärder mot pisksnärtsskador med hänsyn till pågående beredningsarbete av Whiplashkommissionens resultat. Vidare bör riksdagen avslå motionsyrkanden om lokalisering av ett kompetens- och testcentrum i Göteborg, vilt i trafiken och statistikfrågor med hänsyn till att det i första hand inte ankommer på riksdagen att besluta i dessa frågor.

Bakgrund

Pisksnärtsskador

Whiplashkommissionen har på uppdrag av regeringen undersökt problemen med pisksnärtsskador och lämnat förslag till hur dessa problem bör åtgärdas. Det ursprungliga initiativet till utredningsinsatsen togs av försäkringsbolagen: If, Folksam, Länsförsäkringar och Trygg-Hansa som också har finansierat kommissionens arbete. Den före statsministern Ingvar Carlsson har varit ordförande i kommissionen.

I juni 2005 lämnade kommissionen sin slutrapport. Av rapporten framgår bl.a. att de whiplashrelaterade skadorna i dag orsakar ett stort lidande och stora kostnader för samhället. Men de flesta som upplever initiala besvär riskerar inte långvariga symptom. Kommissionen framhåller att en viktig del av lösningen för att åtgärda problematiken ligger i nya och effektiva whiplashskydd som fler biltillverkare erbjuder. När det gäller behandling av whiplashdiagnoser har kommissionens arbete bidragit till utformningen av ett svenskt konsensusdokument som skall ge enkla och effektiva råd vid en tidig behandling. Slutligen har kommissionen uppmärksammat nya lösningar på problemet med dagens långa handläggningstider av trafikskadeärenden. Regeringen avser att remissbehandla kommissionens förslag.

Rapporteringsystem för data om trafikskadade (Strada)

Utskottet har i samband med behandling av motioner i sitt betänkande 2002/03:TU4 pekat på att statistik för olika typer av trafikolyckor är en viktig förutsättning för ett effektivt trafiksäkerhetsarbete. Det innebär att statistiken så långt som möjligt bör ge förutsättningar för analyser av olycksorsaker.

När det gäller informationssystemet Strada (System Accident Data Acquisition) pågår ett arbete för att komplettera polisens uppgifter med sjukvårdens uppgifter. Enligt Vägverket registrerade 2005 ca 60 % av landets akutsjukhus uppgifter om trafikskadade i Strada.

Vilt

Vägtrafiken och dess infrastruktur påverkar de vilda djuren bl.a. genom att landskapet delas upp i mindre delar (fragmenteras) genom olika typer av barriäreffekter samt genom störningar och föroreningar. Dessutom förekommer varje år ett antal kollisioner mellan fordon och vilda djur. Under 2004 inträffade 106 viltolyckor med dödlig eller svår personskada enligt Sikas olycksstatistik. Utöver dessa olyckor förekom även ett stort antal kollisioner som inte ledde till personskada. Det är dock svårt att göra en uppskattning av detta antal.

Vägverket vidtar löpande olika åtgärder för att minska trafikens och vägarnas påverkan på djurlivet samt för att förhindra olyckor. Åtgärderna som exempelvis olika faunapassager kan göras i det befintliga vägnätet, men möjligheterna att påverka är ofta större när nya vägar byggs. Påverkan på djurlivet bör, enligt Vägverket, inkluderas redan vid planeringen av en ny väg. Försiktighetsprincipen är, enligt Vägverket, vägledande för vilka åtgärder som vidtas. Biologisk kompetens bör även anlitas, bl.a. vid utformningen av olika faunapassager för olika arter.

Motionerna

Per Landgren m.fl. (kd) efterlyser i motion 2004/05:T439 en riktad satsning på att bygga upp ett europeiskt kompetens- och testcentrum inom säkerhet, inklusive telematik och logistik, förlagd till Göteborg. Syftet med initiativet anges vara att skapa en miljö där nya tekniska innovationer och affärsmodeller som möter morgondagens krav på säkerhet kan utvecklas och testas i Göteborgsregionen. Som bakgrund till förslaget framhålls att inom bl.a. EU sker en satsning på säkerhet där insatser för 1 miljard euro planeras för forskning och utveckling inom området. För valet av Göteborg anges att staden har utmärkta förutsättningar att bli ledande inom säkerhet för transporter och för hamnar eftersom här finns flera företag med spjutspetsteknik, Chalmers och universitetet samt Lindholmens Science Park.

Barbro Feltzing (mp) uppmärksammar i motion 2005/06:T381 att pisksnärtskador (whiplash) förorsakar stora kostnader för såväl samhället som enskilda människor och ett stort lidande för de drabbade. Ny forskning från Australien med behandlingsmetoder som skulle kunna få hälften av alla svenska patienter med kroniska smärtor friska har presenterats. Forskning skulle kunna utvecklas i Sverige och komma svenska patienter till del. Forskning där behandlingsmetoder tas fram måste skyndas på, för där är det för närvarande ett stort tomrum. Motionären föreslår att man bör utreda hur forskning för behandling av whiplashskador kan främjas (yrkande 1).

Motionären pekar också på, i samma motion, att det behövs en förstärkning av de ekonomiska incitamenten för att en blivande bilkund skall efterfråga en ökad säkerhet i bilen, med avseende på eventuella pisksnärts-

skador. Detta kan ske genom försäkringsbolagen eller från statens sida. I motionen föreslås att riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om ekonomiska incitament för ökad säkerhet vid bilkörning (yrkande 2).

Ragnwi Marcelind (kd) anför i motion 2005/06:T378 att geografisk informationsteknik nyttjas alltmer av den svenska polisen. Ett nytt system för att snabbt hitta rätt vid olyckor prövas nu på E 14 mellan Sundsvall och Ånge. Varje vägstolpe märks med ett unikt nummer som anger en exakt kartposition för polis, eftersöksjägare och räddningspersonal. Det innebär att man hittar rätt plats snabbt, oavsett om det handlar om en vilt- eller bilkollision. Polisen är nöjd med försöksverksamheten. Även från trafiksäkerhetssynpunkt har positioneringen av vägnätet ett stort värde. Om olyckor med personskador som beror på vägmiljön skall kunna förebyggas måste kunskap finnas om olyckans exakta position för att man skall kunna se samband och föreslå förbättringar. Systemet borde väcka intresse i hela landet. Motionären föreslår att Vägverket får i uppdrag att utveckla positioneringssystem för olyckor och viltkrokar och sprida kunskapen om effektiva sätt att skydda både djur och människor.

Eskil Erlandsson och Åsa Torstensson (c) understryker i motionen 2005/06:T442 att inom olika delar av landet utgör främst klövviltet en komplikation kring de alltmer trafikerade vägarna. När det gäller förebyggande åtgärder har tyvärr inte viltstängsel, som den mest effektiva insatsen, fått den önskade prioriteten hos vägmyndigheten. Ett omfattande och framgångsrikt samarbete har under många år skett mellan Vägverket, polisen och jägarna när det gäller eftersök av trafikskadat vilt. Nu finns stor risk att detta värdefulla arbete kommer att tvingas upphöra då ingen av de statliga huvudmännen Vägverket eller Rikspolisstyrelsen vill svara för kostnaderna i samband med dessa insatser. Jägarkåren svarar för det operativa eftersöksarbetet samt hundhållning. I motionen föreslås att medel ställs till förfogande för fortsatt samverkan kring trafikskadat viltmedel ställs till förfogande för fortsatt samverkan kring trafikskadat vilt.

Jan Andersson och Eskil Erlandsson (c) uppmärksammar i motion 2005/06: MJ450 även frågan om att klövviltet utgör en komplikation kring vägarna. Med samma motivering som i motion 2005/06:T442 föreslås att medel ställs till förfogande för fortsatt samverkan kring trafikskadat vilt.

Anita Brodén (fp) och Annika Carlsson (c) redogör i motion 2005/06:T495 för ett nytt informationssystem om skador och olyckor i vägtransport-systemet (Strada) som infördes i Sverige 2003. Det är meningen att både polisen och sjukvården skall delta i Strada. Men än så länge har akutsjukhusen i Stockholm, Uppsala, Linköping, Norrköping, Örebro och Jönköping inte anslutit sig till Strada. Utan fullständig information över trafikskadade finns det en risk att fel trafiksäkerhetsåtgärder prioriteras. Detta bör riksdagen ge regeringen till känna (yrkande 5).

Utskottets ställningstagande

Utskottet delar den uppfattning som framförs i motion 2005/06:T381 (mp) om att det är angeläget att både motverka och behandla pisksnärtsskador. Mot denna bakgrund välkomnar utskottet resultatet av den av regeringen utsedda Whiplash-kommissionen som har avgivit sitt slutbetänkande med förslag som regeringen avser att remissbehandla. Dessa förslag torde i hög grad tillgodose motionärernas önskemål. Utskottet vill vidare erinra om att vid tidigare behandling av liknande motionsförslag har utskottet förutsatt att berörda aktörer – såsom myndigheter, försäkringsbolag och fordonstillverkare – verksamt arbetar för att begränsa problemet med pisksnärtsskador, vilket nu också har skett. Utskottet har vidare avstyrkt yrkanden om ekonomiska incitament för ökad säkerhet vid bilkörning. Utskottet har inte ändrat uppfattning i dessa frågor. Med hänvisning till pågående beredningsarbete och utskottets tidigare ställningstaganden avstyrks därmed motion 2005/06:T381 (mp).

När det gäller motionsyrkandet om att bygga upp ett europeiskt kompetens- och testcentrum inom säkerhet, inklusive telematik och logistik, förlagt till Göteborg vill utskottet framhålla att forskningen har en strategisk betydelse i arbetet med att uppnå de transportpolitiska målen. Det är därför av stor betydelse att goda kunskaps- och kompetensmiljöer finns inom landet för att utveckla också trafiksäkerhetsarbetet och för att kunna ta emot och analysera kunskap från omvärlden. I sammanhanget kan nämnas att Vägverket arbetar för att utveckla ett antal särskilda virtuella centrum för viktiga forsknings- och utvecklingsområden. Vinnova arbetar också med att etablera olika kompetenscentrum i landet, bl.a. inom transportområdet, där långsiktigt forskningssamarbete utvecklas mellan högskola, företag och offentlig verksamhet. Utskottet, som gärna vitsordar den goda miljö som utvecklats i Göteborgsområdet när det gäller transportområdet, anser inte att det bör ankomma på riksdagen att utpeka lokaliseringen av olika forskningscentrum på trafikområdet i landet. I sammanhanget kan nämnas att nyligen har vid Volvo i Göteborg invigts ett nytt miljö- och säkerhetscentrum. I samband därmed har Chalmers Lindholmen, den del av tekniska högskolan i Göteborg som inriktas på informationsteknik, fått i uppdrag att utreda hur en testplats för bilteknik kan genomföras. Utskottet avstyrker mot denna bakgrund det aktuella motionsyrkandet.

Beträffande motionsförslagen om vilt i trafiken framgår av bakgrundsbeskrivningen att vägtrafiken och dess infrastruktur påverkar de vilda djuren och att det förekommer ett betydande antal trafikolyckor där vilda djur är inblandade. Enligt utskottets mening är det viktigt att minimera vägtrafikens påverkan på djurlivet och de skador som blir följden av kollision mellan fordon och djur. Det är därför med tillfredsställelse utskottet konstaterar att Vägverket vidtagit ett antal åtgärder i detta syfte, såväl vid drift och underhåll som vid nybyggnation, exempelvis genom att konstruera s.k. faunaövergångar för olika arter. Utskottet menar dock att det inte är riksdä-

gens sak att avgöra hur detta arbete skall bedrivas. Med anledning av här behandlade motionsförslag om eftersök av vilt vill utskottet uppmärksamma att jägarkåren gör en förtjänstfull insats. Utskottet är inte berett att ta initiativ till en förändrad finansiering av denna verksamhet. Med vad som ovan anförts avstyrks därmed behandlade motionsyrkanden.

Rörande motionsförslaget om informationssystemet Strada delar utskottet motionärernas grundsyn om att statistik för olika typer av olyckor är en viktig förutsättning för ett effektivt trafiksäkerhetsarbete. Utskottet har erfarenhet att det pågår ett arbete för att förbättra statistiken genom att sjukvården lämnar uppgifter till informationssystemet Strada. Utskottet anser att det är önskvärt från trafiksäkerhetssynpunkt att samtliga akutsjukhus i landet lämnar den efterfrågade informationen till Strada, så att ett fullständigt statistiskt underlag blir tillgängligt. Enligt utskottets mening ankommer det dock inte på riksdagen att besluta i dessa frågor. Utskottet förutsätter att Vägverket som statistikansvarig myndighet, eventuellt med stöd av regeringen, vidtar lämpliga åtgärder så att fler akutsjukhus ansluter sig till systemet. Mot denna bakgrund avstyrks motionsförslaget.

Reservationer

Utskottets förslag till riksdagsbeslut och ställningstaganden har föranlett följande reservationer. I rubriken anges vilken punkt i utskottets förslag till riksdagsbeslut som behandlas i avsnittet.

1. Mål och prioriteringar, punkt 1 (m, fp, kd, c)

av Elizabeth Nyström (m), Erling Bager (fp), Johnny Gylling (kd), Jan-Evert Rådström (m), Sven Bergström (c), Björn Hamilton (m) och Christer Winbäck (fp).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 1 borde ha följande lydelse:

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen om mål och prioriteringar. Därmed bifaller riksdagen motionerna 2005/06:T380 yrkandena 1 och 2, 2005/06:T495 yrkandena 1, 4, 6 och 7 samt 2005/06:T609 yrkande 5.

Ställningstagande

Det är positivt att antalet dödade i trafiken under de senaste åren har minskat något, men det är långt kvar till den av riksdagen 1997 beslutade nollvisionen – att ingen skall dödas eller skadas svårt i trafiken. Att uppnå etappmålet 2007 bedöms också som oralistiskt. Vi beklagar att regeringen inte har visat tillräcklig handlingskraft när det gäller att vidta effektiva åtgärder för att uppnå etappmålet. Enligt vår mening behövs krafttag för att utveckla trafiksäkerhetsarbetet och åtgärder måste vidtas inom en rad olika områden.

En av de mest effektiva metoderna för att bekämpa trafikolyckorna är att bygga säkrare vägar och trafikmiljöer, vilket kräver höjda väganslag. Trafiksäkerhetsarbetet förutsätter på vissa sträckor en utbyggnad till motorvägsstandard och planskilda korsningar för att undvika möten mellan fordon i livsfarliga vänstersvägar. Från trafiksäkerhetssynpunkt är det därför angeläget att planeringsramen för investeringar i det nationella stamväg-nätet ökar i förhållande till de planer som regeringen antagit för perioden 2004–2015. Nu har i stället åtgärderna för att förverkliga nollvisionen urholkats alltmer, inte minst genom nedskurna väganslag.

För att det fortsatta nollvisionsarbetet skall ge resultat krävs vidare en oberoende och kritisk granskning och utvärdering av genomförda insatser. Beslutsfattare på olika nivåer och i olika organisationer kan då dra slutsatser baserade på fakta för att rätt kunna prioritera samt förstå innebörden och ansvaret för den antagna nollvisionen.

Det är vidare, enligt vår mening, viktigt att ta till vara kommunernas erfarenheter och perspektiv eftersom deras trafiksäkerhetsarbete har varit framgångsrikt. I dag saknas instrument för att kunna göra jämförbara utvärderingar i kommunerna, vilka i sin tur skulle göra det möjligt att basera trafiksäkerhetsarbetet mer på erfarenhet av uppnådda resultat.

Effektiv information om goda exempel när det gäller trafiksäkerhetsarbete behövs också. Det är glädjande att utskottet till regeringen pekar på att man bör överväga effektiva informationsinsatser och öppnar dörren för en utvärdering av det hittillsvarande trafiksäkerhetsarbetet. Tyvärr kommer åtgärderna för sent så att det av riksdagen beslutade etappmålet inte kommer att uppnås.

Detta bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

2. Alkohol i trafiken, punkt 2 (m, fp, kd, c)

av Elizabeth Nyström (m), Erling Bager (fp), Johnny Gylling (kd), Jan-Evert Rådström (m), Sven Bergström (c), Björn Hamilton (m) och Christer Winbäck (fp).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 2 borde ha följande lydelse:

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen om alkohol och trafik. Därmed bifaller riksdagen motionerna 2005/06:Ju382 yrkande 7, 2005/06:T311, 2005/06:T380 yrkandena 15, 17 och 18 samt 2005/06:T388, bifaller delvis motion 2005/06:T380 yrkandena 5 i denna del, 9 och 16 samt avslår motionerna 2005/06:Ju382 yrkandena 6 och 10, 2005/06:Ju484 yrkandena 6 och 7, 2005/06:So3 yrkande 10, 2005/06:So313 yrkande 4, 2005/06:T380 yrkande 19, 2005/06:T414 yrkandena 1 och 2, 2005/06:T445, 2005/06:T538 i denna del, 2005/06:T552, 2005/06:T554, 2005/06:T609 yrkandena 1, 2 och 10, 2005/06:T610 yrkande 3 och 2005/06:T613 yrkande 1.

Ställningstagande

Vi anser att all trafik på land, till sjöss och i luften liksom på snöskoter skall hållas fri från alkohol och droger. Regeringens arbete mot rattfylleriet är tyvärr inte tillräckligt kraftfullt. Många åtgärder behöver vidtas för att vända den negativa trend där alkohol- och drogrelaterade olyckor ökar.

Polisens trafikövervakning behöver utökas väsentligt och metoderna för att upptäcka och fastställa drogpåverkan behöver utvecklas. Mer poliser på vägarna innebär också att andra trafikbrott och annan kriminalitet upptäcks. Lagstiftningen måste också skärpas vad gäller brott som begås av alkohol- och narkotikapåverkade förare, så att straffen för rattfylleri står i överensstämmelse med allvaret i gärningen. Från trafiksäkerhetssynpunkt är det vidare viktigt att eftersupning förbjuds.

Det finns många fördelar med alkolås i fordon eftersom detta förhindrar att alkoholpåverkade förare kan använda fordonet. Därför behövs bestämmelser om alkolås i samband med återkallelse av körkort på grund av rattfylleribrott så att den som får sitt körkort återkallat enbart kan återfå sitt körkort om alkolås används. Skälet är att förare som fällt för rattfylleri ofta återfaller till att köra bil med alkohol i blodet, vilket vanligtvis beror på att personerna är alkoholberoende. En sådan åtgärd kan även vara en hjälp för den enskilde att hålla sig fri från alkohol och komma ur sitt beroende.

Vi anser att installationer av alkolås på frivillig basis bör främjas genom att man bör överväga att sänka fordonsskatten för fordonsägare som installerar alkolås i fordonet. För företag är det väsentligt att tydliggöra fördelarna med alkolås. På en konkurrensutsatt marknad bör åtgärden sannolikt utgöra en konkurrensfördel för de företag som installerar alkolås, vilket sannolikt leder till att många fler företag genomför sådana installationer. Fördelarna med alkolås bör också kunna tydliggöras så att fordonsindustrin ges möjlighet att på frivillig väg utveckla nya tekniska lösningar. En ökad efterfrågan av alkolås torde påverka både kostnader och utbudet av alkolås i positiv riktning.

Det behövs även ökade informationsinsatser och en ökad satsning på preventiva åtgärder för att få bort alkohol och droger i trafiken. Insatser behöver riktas mot flera målgrupper men ungdomar är en särskilt viktig grupp. Det är därför väsentligt att genomföra effektiva informationsinsatser och i övrigt vidta preventiva åtgärder för att motverka rattfylleriet.

Avslutningsvis bör nämnas att det är glädjande att Vägverket inom sitt sektorsansvar för vägtrafiken, enligt regeringens alkoholhandlingsplan, bör ta fram en strategi för samhällets arbete med alkohol- och trafikfrågor, men dessa åtgärder borde ha vidtagits tidigare för att aktivt kunna förebygga och förhindra rattfylleriet.

Detta bör riksdagen ge regeringen till känna.

3. Förarutbildning, punkt 3 (m, fp, kd, c)

av Elizabeth Nyström (m), Erling Bager (fp), Johnny Gylling (kd), Jan-Evert Rådström (m), Sven Bergström (c), Björn Hamilton (m) och Christer Winbäck (fp).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 3 borde ha följande lydelse:

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen om förarutbildningen. Därmed bifaller riksdagen motionerna 2004/05:T461 yrkande 13, 2005/06:Sk297 yrkande 2, 2005/06:T225, 2005/06:T227, 2005/06:T267, 2005/06:T269 yrkandena 1 och 2, 2005/06:

T380 yrkande 8 och 2005/06:T609 yrkandena 4, 7 och 9 samt avslår motionerna 2005/06:T205, 2005/06:T243, 2005/06:T386, 2005/06:T562 yrkandena 9 och 10 samt 2005/06:T585.

Ställningstagande

Vi anser att förarutbildningen bör reformeras. Det är högst otillfredsställande att regeringen ännu inte gått vidare med Vägverkets förslag till helt ny körkortsutbildning, vilket bl.a. omfattar fler obligatoriska övningsmoment samt repetitionsutbildningar. Vidare bör alkohol- och drogundervisning i körkortsutbildningen bli obligatoriska inslag så att unga förarens attityder till alkohol kan förändras. Var femte 18–24-åring har kört rattfull och alltfler tycker att det inte är några problem med att köra bil med alkohol i kroppen. Dessa förhållanden kan motverkas genom en effektiv och grundlig undervisning i drogfrågor i samband med körkortsutbildningen. Regeringen har visat senfärdighet när det gäller att genomföra den av riksdagen förutsedda riskutbildningen.

Vi anser även att i den fortsatta reformeringen av förarutbildningen bör särskild uppmärksamhet riktas mot nyblivna körkortsinnehavare. Nyblivna körkortsinnehavare råkar ut för fler incidenter och olyckor. Den nyblivna föraren bör få rätt att öva på egen hand och det bör därför finnas en prövotid för körkortet. Ett förslag är därför att den nyblivna körkortsinnehavaren under en viss tid har en skylt på fordonet där det framgår att föraren är nybörjare. Det skulle kunna få effekten att medtrafikanter visar mer hänsyn, är förberedda på att något oförutsett kan hända och också få effekten att föraren inte känner sig eller beter sig som en rutinerad förare, utan tar det lite mer försiktigt. Systemet finns och tycks fungera väl i andra EU-länder.

Reglerna om obrutet körkortsinnehav för godkännande av handledare vid privat övningskörning bör vidare ändras så att vid återkallande av körkort som orsakats av rattfylleri bör, enligt vår uppfattning, femårsregeln med obrutet körkortsinnehav gälla. Riksdagen har efter förslag från regeringen mjukat upp reglerna för att bli godkänd som handledare vid privat övningskörning. Även om detta kan leda till svårigheter för privat övningskörning av ungdomar vars föräldrar dömts för rattfylleribrott är det en ytterligare signal om hur allvarligt samhället ser på omdömesgillheten hos en handledare som gjort sig skyldig till rattfylleri.

Vägverket har nyligen förändrat sina föreskrifter vilket innebär att övningskörning med motorcykel skall genomföras av en lärare och en elev. För att minska kostnaderna för eleverna och för att övningskörning i grupp är en viktig del i utbildningen. Regeringen bör därför verka för att Vägverket genom sina föreskrifter åter tillåter övningskörning med motorcykel i grupp.

Detta bör riksdagen ge regeringen till känna.

4. Körkorts- och behörighetsfrågor, punkt 4 (fp)

av Erling Bager (fp) och Christer Winbäck (fp).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 4 borde ha följande lydelse:

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen om körkorts- och behörighetsfrågor. Därmed bifaller riksdagen motion 2005/06:T452 och avslår motionerna 2005/06:Ju380 yrkande 14, 2005/06:T202, 2005/06:T204, 2005/06:T302, 2005/06:T394, 2005/06:T399, 2005/06:T415 yrkandena 1 och 2, 2005/06:T432, 2005/06:T476, 2005/06:T489 och 2005/06:T609 yrkande 11.

Ställningstagande

Nuvarande regler för utbyte av utländska körkort, utfärdat utanför EES-området bör ses över. Det bör krävas att innehavaren avlägger godkända kunskaps- och förarprov. Om innehavaren misslyckas med kunskaps- och eller förarprovet finns i dagsläget inga hinder att fortsätta använda det utländska körkortet under tiden fram till ett år efter folkbokföringsdatumet i Sverige. Personer som misslyckas med förar- och eller kunskapsprov skall inte få fortsätta med att köra bil i Sverige.

Detta bör riksdagen ge regeringen till känna.

5. Körkorts- och behörighetsfrågor, punkt 4 (kd)

av Johnny Gylling (kd).

Förslag till riksdagsbeslut

Jag anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 4 borde ha följande lydelse:

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen om körkorts- och behörighetsfrågor. Därmed bifaller riksdagen motionerna 2005/06:T204, 2005/06:T394, 2005/06:T432 och 2005/06:T609 yrkande 11 och avslår motionerna 2005/06:Ju380 yrkande 14, 2005/06:T202, 2005/06:T302, 2005/06:T399, 2005/06:T415 yrkandena 1 och 2, 2005/06:T452, 2005/06:T476 och 2005/06:T489.

Ställningstagande

Den nuvarande åldersgränsen för att få köra moped innebär problem för många ungdomar. Att fylla 15 år sent under året innebär att man lätt kommer utanför den gemenskap som skapas. En vanlig konsekvens är, enligt vår uppfattning, att man åker moped olagligt och oskyddat med sina kompisar. En förändring av åldersgränsen för moped till det år under vilket

man fyller 15 år skulle minska lagstridigt medåkande och öka rättsmedvetenheten. Framförandet av moped bör därför bli tillåtet fr.o.m. det år man fyller 15 år.

Det kan konstateras att den hälsodeklaration som krävs för att få körkortstillstånd kan ställa till problem för personer som i barnåren har diagnostiserats med adhd/damp som vuxit bort eller mildrats. Detta åsamlar människor med tidigare eller befintliga besvär av lindrigare adhd/damp stora tidsutdräkter och besvär, utöver att klassas som specialistbehövande. Mot denna bakgrund bör människor med tidigare adhd/damp-diagnos inte diskrimineras vid körkortstagning.

Rutinerna vid återkallelse av körkort och körkortstillstånd bör vidare ses över. I dag är handläggningstiderna oftast oacceptabelt långa, vilket är särskilt påfrestande för unga personer där provotid löpte vid tidpunkt för händelsen som medfört återkallelse av körkort.

När det gäller förarbehörighet för mopeder kan konstateras att för att köra moped klass I (EU-moped) gäller att man måste ha körkort, traktorkort eller förarbevis. Sådana krav saknas för att få köra nationellt godkända mopeder klass II. Kunskapen bland ungdomar om trafik- och fordonfrågor är dock oroväckande låga vilket leder till många olyckor med mopedister. Mot denna bakgrund bör förarbevis införas för att få köra alla typer av mopeder.

För att få köra en mopedbil krävs, som för EU-mopeder, endast att man är över 15 år samt att man innehar förarbevis. Personer som har förlorat sitt körkort på grund av rattonykterhet kan fortsätta att köra en mopedbil lagligt. Maxhastigheten på en mopedbil är 45 km/timme vilket innebär att ett sådant fordon kan meja ned oskyddade trafikanter som cyklister, fotgängare och mopedister. Förarbevis bör därför kunna dras in vid rattonykterhet.

Detta bör riksdagen ge regeringen till känna.

6. Barn och ungdomar, punkt 5 (m, fp, kd, c)

av Elizabeth Nyström (m), Erling Bager (fp), Johnny Gylling (kd), Jan-Evert Rådström (m), Sven Bergström (c), Björn Hamilton (m) och Christer Winbäck (fp).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 5 borde ha följande lydelse:

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen om barn och ungdomar. Därmed bifaller riksdagen motionerna 2005/06:T208, 2005/06:T291 och 2005/06:T380 yrkandena 4 och 5 i denna del och avslår motionerna 2005/06:Ub428 yrkande 21, 2005/06:T336 yrkandena 1–3, 2005/06:T384, 2005/06:T538 i denna del, 2005/06:T544 och 2005/06:T592.

Ställningstagande

Varje år inträffar ett antal tragiska olyckor i samband med skolskjutsar. Frågan om säkerheten för skolbarn som färdas med allmänna kommunikationsmedel till och från skolan under lång tid har utretts av bl.a. Vägverket. Vissa åtgärder har vidtagits men visat sig otillräckliga. För att åstadkomma bättre trafiksäkerhet för barnen krävs det både attitydförändringar bland trafikanterna och lagändringar. Hållplatser för skolskjutsar saknas på många ställen, vilket gör barnen ännu mer utsatta. Det bör vidare förbjudas omkörning av skolskjuts när den stannar för att låta barn stiga på eller gå av vid vägkanten där busshållplats saknas. Många kommuner har tagit sitt ansvar i enlighet med sin kompetens. Den viktigaste åtgärden för att väsentligt öka skolbarnens säkerhet i trafiken återstår dock.

Barn och ungdomar är särskilt utsatta i trafiken. Unga, nyblivna bilförare är särskilt olycksdrabbade på vägarna. Det bör utvärderas hur övergången till mer privat övningskörning påverkat t.ex. synen på alkohol och bilkörning resp. hastighetsgränser. För barn och ungdomar är cykel och moped viktiga transportmedel. Det finns en oroväckande trend mot alltfler döda och skadade mopedister. Under åren 1998–2002 dödades 55 mopedister i trafiken. Av dem var 29 mellan 7 och 19 år. Alldeles för ofta används inte hjälm på föreskrivet sätt. Barnens och ungdomarnas färd till och från skolan utgör en stor del av deras vistelse i trafiken. Dessa transporter måste göras så säkra som möjligt. Alla skolskjutsar bör därför utrustas med säkerhetsbälten och alkoholås.

Detta bör riksdagen ge regeringen till känna.

7. Barn och ungdomar, punkt 5 (v)

av Peter Pedersen (v).

Förslag till riksdagsbeslut

Jag anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 5 borde ha följande lydelse:

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen om barn och ungdomar. Därmed bifaller riksdagen motion 2005/06:T336 yrkandena 1 och 3 samt avslår motionerna 2005/06:Ub428 yrkande 21, 2005/06:T208, 2005/06:T291, 2005/06:T336 yrkande 2, 2005/06:T380 yrkandena 4 och 5 i denna del, 2005/06:T384, 2005/06:T538 i denna del, 2005/06:T544 och 2005/06:T592.

Ställningstagande

Enligt riksdagens fastställda strategi för att tillämpa barnkonventionen skall bl.a. barnkonsekvensanalyser göras vid statliga beslut som rör barn, barnperspektivet skall finnas med i utredningsdirektiv samt barns och ungdomars inflytande och delaktighet i samhälls- och trafikplaneringen utveck-

las. Den ökade biltrafiken har begränsat barnens rörelsemöjligheter och varje år skadas och dödas barn i trafiken. Mot denna bakgrund bör staten initiera framtagandet av ett nationellt trafiksäkerhetsprogram för barn som bygger på att alla aktörer inom trafiken tar ansvar för sin del av problematiken, dvs. att barns rörelsemöjligheter begränsas och att barn skadas och dödas i trafiken. Vi anser att det är glädjande att regeringen har uppmärksammat frågan om barnkonsekvensanalyser i regleringsbrevet till Vägverket. Enligt Vänsterpartiets uppfattning behövs dock fortsatta insatser för att tillförsäkra barnen en säker livsmiljö som trafiken inte tillåts begränsa.

Detta bör riksdagen ge regeringen till känna.

8. Cyklister, mopedister och motorcyklister, punkt 8 (fp)

av Erling Bager (fp) och Christer Winbäck (fp).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 8 borde ha följande lydelse:

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen om cyklister, mopedister och motorcyklister. Därmed bifaller riksdagen motion 2005/06:T380 yrkandena 6 och 7 samt avslår motionerna 2005/06:T259, 2005/06:T298, 2005/06:T408, 2005/06:T543 och 2005/06:T609 yrkandena 6, 13 och 14.

Ställningstagande

Det är vanligt förekommande att mopeder trimmas för att de skall kunna framföras i betydligt högre hastighet än avsett. Var fjärde mopedhandlare trimmar mopeder eller hjälper kunden att få mopeden att gå fortare än tillåten hastighet enligt Nationalföreningen för Trafiksäkerhetens Främjande (NTF). Krafttag bär därför tas för att komma till rätta med trimning av mopedmotorer samt framförande av trimmade mopeder. Riksdagen bör mot denna bakgrund tillkännage för regeringen som sin mening vad som anförs om trimning av mopeder och lagförbud mot medverkan till trimning av mopeder.

9. Cyklister, mopedister och motorcyklister, punkt 8 (kd)

av Johnny Gylling (kd).

Förslag till riksdagsbeslut

Jag anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 8 borde ha följande lydelse:

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen om cyklist, mopedister och motorcyklist. Därmed bifaller riksdagen motion 2005/06:T609 yrkandena 6, 13 och 14 samt avslår motionerna 2005/06:T259, 2005/06:T298, 2005/06:T380 yrkandena 6 och 7, 2005/06:T408 och 2005/06:T543.

Ställningstagande

År 2000 antog Vägverket en nationell strategi för ökad och säker cykeltrafik. Målet är att öka cykeltrafikens andel av alla resor med en tredjedel. Cyklandet i Sverige har dock snarare minskat än ökat. En orsak till detta förhållande är den bristande säkerhet som många potentiella cyklister upplever. Dagens regelverk är i första hand utformat för att garantera bilister framkomlighet och säkerhet. Regeringen bör därför ge Vägverket i uppdrag att se över trafiklagstiftningen i syfte att öka cyklisters säkerhet och framkomlighet.

Många barn slutar med att använda cykelhjälm i samband med tonårstiden. Denna process är värd att motarbeta. Bestämmelsen i trafikförordningen att barn skall använda hjälm när de färdas på tvåhjulig cykel bör gälla för barn upp t.o.m. 17 års ålder.

Vägverket bör vidare ta hänsyn till motorcyklist vid planering av trafikmiljön. Andra typer av barriärer än vajerräcken bör användas för att denna trafikantgrupp skall få en ökad trygghet i trafiken. Vägverket bör därför få till uppdrag att ta fram en handlingsplan för en bättre trafikmiljö för motorcyklist.

Detta bör riksdagen ge regeringen till känna.

10. Hastighetsgränser, punkt 9 (m)

av Elizabeth Nyström (m), Jan-Evert Rådström (m) och Björn Hamilton (m).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 9 borde ha följande lydelse:

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen om hastighetsgränser. Därmed bifaller riksdagen motion 2005/06:T314 och avslår motionerna 2005/06:T301 och 2005/06:T600.

Ställningstagande

Det finns ett ganska stort nät av vägar som byggts för fri hastighet och därefter för en hastighet av 130 km/tim. Dagens motorvägar har exempelvis utformats för en högre hastighet än den nu gällande. Vägverket har också tagit upp frågan om högre hastigheter på vissa vägar. Mot denna bakgrund bör alla vägar som har byggts för en högre hastighet – bortsett

från vissa anpassningar nära storstäder – återfå den hastighet som förut var gällande, när hastigheten var 130 km/tim. Den totala fordonsparken har blivit säkrare, vilket är ett ytterligare argument för ökade hastigheter.

Detta bör riksdagen ge regeringen till känna.

11. Övervakning och ägaransvar vid automatisk hastighetsövervakning, punkt 10 (c, mp, –)

av Claes Roxbergh (mp), Sven Bergström (c) och Karin Svensson Smith (–).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 10 borde ha följande lydelse:

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen om övervakning och ägaransvar vid hastighetsövervakning. Därmed bifaller riksdagen motion 2005/06:T562 yrkandena 6 och 7 samt avslår motion 2005/06:T518.

Ställningstagande

Försöksverksamheten med trafiksäkerhetskameror som automatiskt fotograferar fordon som kör för fort har lett till positiva resultat. Hastighetsövervakning med kameror var (och är) även den i särklass mest kostnadseffektiva klimatåtgärden staten kan vidta. Alla dokumenterat farliga vägar bör därför förses med erforderlig hastighetsövervakning. Resurser för ATK, automatisk trafik kontroll, bör även öronmärkas inom ramen för de 4,9 miljarder kronor som Vägverket har i årligt trafiksäkerhetsanslag.

Vidare bör gälla att ägare till bilar ska ha upplysningsplikt i förhållande till vem som kört bilen om det inte är ägaren själv som har gjort det. För det fall ägaren vägrar bör vederbörande själv erlægga hastighetsböter eller andra sanktioner som kan vara aktuella vid en eventuell regelöverträdelse. Om satsningen på ATK skall bli effektiv fordras ett sådant ägaransvar. Regeringen bör därför återkomma till riksdagen med ett lagförslag om ägaransvar.

Detta bör riksdagen ge regeringen till känna.

12. Vissa trafikbestämmelser, punkt 11 (m, fp, c)

av Elizabeth Nyström (m), Erling Bager (fp), Jan-Evert Rådström (m), Sven Bergström (c), Björn Hamilton (m) och Christer Winbäck (fp).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 11 borde ha följande lydelse:

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen om vissa trafikbestämmelser. Därmed bifaller riksdagen motion 2005/06:T335 yrkandena 1–3 och avslår motionerna 2005/06:T237, 2005/06:T409, 2005/06:T471 yrkandena 1 och 2, 2005/06:T495 yrkande 3, 2005/06:T503, 2005/06:T514 och 2005/06:T595.

Ställningstagande

Körförmågan försämras avsevärt när handhållen mobiltelefon används vid bilkörning. Det uppskattas att 10–20 personer dödas i trafikolyckor per år som följd av samtal i mobiltelefon vid körning, men mörkertalet är stort. Information kring olycksorsaker för alla kategorier av olyckor saknas huvudsakligen i Vägverkets olycksstatistik och uppgifter saknas helt i den officiella statistiken i Sverige. Uppgifter om telefoni bör därför ingå i trafikolycksrapporteringen. Vidare finns det skäl att utreda skillnaden ur trafiksäkerhetssynpunkt mellan handsfree och handhållen mobiltelefon. Det är också väsentligt att allmänheten görs medveten om de risker som mobiltelefoni vid bilkörning kan medföra. Detta bör ingå i körskoleutbildningen. Vidare bör regeringen ta initiativ till en informationsinsats om riskerna med mobiltelefoni vid bilkörning.

Detta bör riksdagen ge regeringen till känna.

13. Trafikförseelser och sanktioner, punkt 12 (kd)

av Johnny Gylling (kd).

Förslag till riksdagsbeslut

Jag anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 12 borde ha följande lydelse:

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen om trafikförseelser och sanktioner. Därmed bifaller riksdagen motion 2005/06:T609 yrkande 8, bifaller delvis motion 2005/06:T231 och avslår motionerna 2005/06:T296 yrkande 8, 2005/06:T361 och 2005/06:T562 yrkandena 1–3.

Ställningstagande

I flera länder har sanktionssystem införts där man vid trafikbrott samlar på sig prickar som kan leda till körkortsindragning längre fram. Pricksystemen har internationellt visat sig ha goda effekter genom att risken för indraget körkort ofta upplevs som allvarigare påföljd än penningböter. Detta system bör därmed kunna tjäna som förebild för den fortsatta utvecklingen av sanktionssystemet i Sverige.

Detta bör riksdagen ge regeringen till känna.

14. Trafikförseelser och sanktioner, punkt 12 (mp, –)

av Claes Roxbergh (mp) och Karin Svensson Smith (–).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 12 borde ha följande lydelse:

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen om trafikförseelser och sanktioner. Därmed bifaller riksdagen motionerna 2005/06:T296 yrkande 8 och 2005/06:T562 yrkandena 1–3 och avslår motionerna 2005/06:T231, 2005/06:T361 och 2005/06:T609 yrkande 8.

Ställningstagande

De manliga värderingarnas dominans inom transportsektorn är tydlig. Detta gäller även för regler och sanktionssystemet. Straff vid trafikförseelser är låga jämfört med andra brott med motsvarande risk- och skadebild. Sanktionerna mot trafikförseelser bör därför ses över så att sanktionerna bättre speglar den större vikt kvinnor lägger vid säkerhet inom transportsektorn.

Det kan vidare konstateras att körkortsåterkallelse har en starkt preventiv effekt för att förhindra hastighetsöverträdelser. Många av dem som överskrider gällande hastighetsgränser anstränger sig samtidigt för att hålla sig under den hastighet som leder till körkortsåterkallelse. Gränsen för körkortsåterkallelse bör därför sänkas med 15 km/tim i samband med hastighetsöverskridelse vid 70 km/tim-gräns och däröver. Gränsen för körkortsåterkallelse bör sänkas med 10 km/tim i samband med hastighetsöverskridande vid 30 km/tim och 50 km/tim. Hastighetsöverträdelser med över 15 km/tim bör leda till körkortsåterkallelse i minst ett år.

Den tunga trafiken är överrepresenterad i olycksinblandningen. Den som kolliderar med ett tungt fordon har mycket små chanser att överleva. Om böterna relaterades till både hastighet och rörelsemängd skulle sålunda ett hastighetsöverskridande med ett 3 tonsfordon ge tre gånger så höga böter som samma överskridande med ett 1 tonsfordon. Böterna för hastighetsöverträdelser bör därför göras proportionella mot överskridandet i rörelsemängd. Rörelsemängd är massan på fordonet gånger hastigheten.

Den allmänna inställningen till fortkörning, speciellt bland män, behöver förändras om nollvisionen skall realiserars. Ett sätt för lagstiftaren att visa att man menar allvar är att övervakning och sanktioner korresponderar med det lagfästa regelsystemet. Innehav av körkort bör inte ses som en mänsklig rättighet. Det borde ses som ett förtroende som kan dras in om förtroendet missbrukas genom att man utsätter andra för fara. För att öka respekten för trafiksäkerhetsbestämmelserna bör riksdagen därför som sin mening ge regeringen till känna vad som här anförs om behovet av att

utreda möjligheterna att införa ett pricksystem som i bl.a. Danmark tillämpas vid trafikförseelser – tre prickar (hål med håslagare) leder till körkortsåterkallelse.

Särskilda yttranden

1. Alkohol i trafiken, punkt 2 (fp, kd, c)

Erling Bager (fp), Johnny Gylling (kd), Sven Bergström (c) och Christer Winbäck (fp) anför:

Vi anser att det behövs många och effektiva åtgärder mot rattfylleriet. Statistik visar att antalet rattfulla förare i Sverige nästan har fördubblats från 1998 då 11 923 rattfylleribrott anmäldes till 2004 då närmare 22 000 rattfyllerister avslöjades i poliskontroller. Mot denna bakgrund är det, enligt vår uppfattning, angeläget att skyndsamt vidta många åtgärder för att vända den negativa utvecklingen. Vi har i olika motioner föreslagit en rad åtgärder för att komma till rätta med rattfylleriet. Utöver gemensamma ställningstaganden som redovisas i alliansens gemensamma reservation vill vi utveckla arbetet med följande inriktning:

Vi anser att alkoholbör införas i alla nya bilar senast 2010. Vi menar att det är väsentligt att denna utveckling mot ett allmänt nyttjande av alkohol sker i nära dialog med fordonsindustrin och övriga EU-länder. Inom EU bör därför regeringen kraftfullt verka för att en gemensam tidsplan fastställs för att introducera alkoholbör i alla nya bilar eftersom EU:s regelverk om fri cirkulation av varor har stor betydelse i detta sammanhang.

Alkoholbör med förtur införas i skolskjutsar eftersom kommunerna i sin upphandling har möjlighet att ställa sådana krav. Staten bör även vara en föregångare när det gäller användningen av alkoholbör. Vid upphandlingar av transporttjänster eller fordon bör regelmässigt krav ställas på alkoholbör. Regeringen bör även ge alla statliga bolag i uppdrag att se till att alkoholbör finns i alla fordon som köps in.

Yrkestrafiken bör skyndsamt installera alkoholbör. Tyvärr förekommer även rattfylleri bland yrkesförare vilket är särskilt allvarligt i synnerhet bland de förare som kör tunga fordon. Det pågår ett frivilligt arbete inom åkerinäringen, vilket är positivt. Enligt vår uppfattning behöver utvecklingen mot ett allmänt nyttjande av alkoholbör påskyndas.

Det har förekommit uppgifter i massmedierna om att polisen upptäcker allt fler alkoholpåverkade förare vid färjeområden, och det har förekommit uppgifter om att rederier bjuder yrkestrafikförare på alkohol. Detta är givetvis oacceptabelt. Alkobommar som är kopplade till alkomätare vid färjeområden skulle förhindra alkoholpåverkade förare att köra ett fordon. Därigenom kan tullens och polisens resurser användas effektivt vid riktade insatser. Den kostnad som alkobommar skulle medföra, t.ex. viss ombyggnad måste ställas mot det mänskliga lidandet som rattfylleri ger upphov till.

Den pågående försöksverksamheten med alkoholbör för rattfylleridömda bör även bli permanent. Enligt nuvarande beslut skall försöksverksamheten pågå till 2009 och därefter utvärderas. Detta innebär således att i vissa kom-

muner har då verksamheten pågått under tio år och i Sverige som helhet har den pågått under sex år. Enligt vår uppfattning är det oklokt att under så lång tid driva den lyckade verksamheten under provisoriska former.

2. Alkohol i trafiken, punkt 2 (v)

Peter Pedersen (v) anför:

Enligt Vänsterpartiets uppfattning har yrkestrafiken en nyckelroll när det gäller att införa alkohol i fordon. Många företag som taxiföretag, åkerier och bussföretag överväger att installera alkohol i sina fordon, men kostnaden för åtgärden utgör ett hinder. Om all yrkestrafik ansåg att alkohol utgjorde en del av fordonens standardutrustning skulle ett sådant synsätt inspirera både privatbilisterna och biltillverkarna. Attityden till alkohol skulle förändras och komma att betraktas som en nödvändig del av en ny bils säkerhetskoncept på samma sätt som säkerhetsbälte och ABS gör. Om alkohol införs i stor skala och blir standard kommer kostnaden för alkohol att minska betydligt. Av dessa anledningar anser vi att Vägverket bör inrätta en fond vars medel skall användas till att stimulera företagare som installerar alkohol i fordon som används i yrkesmässig trafik. Vägverket kan bidra med en del av fondmedlen inom befintlig ram men tanken är att även företag, privatpersoner, stiftelser skall bidra till fonden. Möjligheten att få bidrag från fonden kan kombineras med olika krav på företagen t.ex. att de skall ha en alkoholpolicy. Därutöver kommer förslaget att bidra till lägre sjukfrånvaro, bättre hälsa och lägre kostnader för samhället och många företag.

3. Förarutbildning, punkt 3 (fp, kd, c)

Erling Bager (fp), Johnny Gylling (kd), Sven Bergström (c) och Christer Winbäck (fp) anför:

Vi anser att inom ramen för det fortsatta reformarbetet när det gäller förarutbildning bör man överväga positiva incitament för att uppmuntra unga bilförare att ta det lugnt i trafiken och köra med säkerhetsmarginal. I Danmark har Rådet för större trafiksäkerhet föreslagit att en premie skall betalas ut till de unga bilister som under sina fem första år med körkort varken drar på sig fortkörningsböter eller är inblandade i någon trafikolycka. Premien skulle kunna vara på 5 000 kr. Vägverket bör därför få i uppdrag att utreda förslaget om en premie till unga bilförare som klarat de fem första åren med körkort utan att vara inblandade i olyckor eller åkt fast för fortkörning.

Slutligen vill vi framhålla att Sverige tillhör de länder inom EU som har de högsta kostnaderna för att ta körkort. Det behövs åtgärder för att komma till rätta med många underkända prov, ökande kostnader och att allt färre ungdomar tar körkort. Åtgärder som bör övervägas är bl.a. att trafik kunskap införs som ett tillvalsämne i alla gymnasieskolor, att möjlig-

het införs att ta körkort inom gymnasieskolans ram, att certifierade trafikskolor och trafiklärare kan examinera körkortsaspiranter samt att en översyn av teoriprovet utformning och svårighetsgrad görs.

BILAGA

Förteckning över behandlade förslag

Motion väckt med anledning av prop. 2005/06:30

2005/06:So3 av Kenneth Johansson m.fl. (c):

10. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att alkoholås bör införas på nytillverkade bilar från och med 2010.

Motioner från allmänna motionstiden hösten 2004

2004/05:T439 av Per Landgren m.fl. (kd, fp):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om en satsning på att etablera ett europeiskt kompetens- och testcentrum inom säkerhet i Göteborg.

2004/05:T461 av Johnny Gylling m.fl. (kd):

13. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att regeringen bör öka informationsinsatserna för att stimulera till miljövänligare bilkörning.

Motioner från allmänna motionstiden hösten 2005

2005/06:Sk297 av Hillevi Engström (m):

2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att personer med nytaget körkort skall använda en särskilt på fordonet fastsatt symbol som anger att föraren är nybörjare.

2005/06:Ju380 av Johan Pehrson m.fl. (fp):

14. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om möjlighet att dra in körkortet för gärningsmannen vid överträdelse av besöksförbud.

2005/06:Ju382 av Johan Pehrson m.fl. (fp):

6. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att läkare måste anmäla diagnostiserat alkoholmissbruk till länsstyrelsen.

7. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om skärpta krav på alkoholås och återkallelse av körkort.
10. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att införa ”alkobommar” kopplade till alkomätare vid färjeområden.

2005/06:Ju484 av Peter Althin m.fl. (kd):

6. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om obligatoriskt alkoholås i alla nya bilar senast 2010 och generellt senast 2015.
7. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att göra yrkestrafiken till föregångare i att införa alkoholås.

2005/06:So313 av Ragnwi Marcelind (kd):

4. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att införa alkoholås på fordon.

2005/06:Ub428 av Peter Eriksson m.fl. (mp, -):

21. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening att Myndigheten för skolutveckling tillsammans med Vägverket bör få i uppdrag att utforma ett nationellt projekt för säkra skolvägar.

2005/06:T202 av Rolf Gunnarsson (m):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om utländska körkortsgiltighet i Sverige.

2005/06:T204 av Rolf Gunnarsson (m):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om en ny åldersgräns för att få köra moped.

2005/06:T205 av Maud Ekendahl m.fl. (m):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om införande av första-hjälpen-undervisning som en obligatorisk del av körkortsutbildningen.

2005/06:T208 av Ulf Sjösten (m):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om behovet av att införa omkörningsförbud för motortrafik i samband med att barn går på och av sin skolskjuts.

2005/06:T225 av Lars-Ivar Ericson och Johan Linander (båda c):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om utbildning i Ecodriving.

2005/06:T227 av Lars-Ivar Ericson och Johan Linander (båda c):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om drogfrågor i körkortsutbildningen.

2005/06:T231 av Anita Jönsson (s):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som i motionen anförs om att införa ett ”klippkortssystem” i trafiken.

2005/06:T237 av Margareta Persson (s):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om omkörningsförbud för långtradare.

2005/06:T243 av Staffan Danielsson och Eskil Erlandsson (båda c):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att vidta sådana åtgärder att fler kan ta körkort.

2005/06:T259 av Agne Hansson och Lars-Ivar Ericson (båda c):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om kompletterande åtgärder för att höja trafiksäkerheten vid mitträckesseparerade vägar genom bl.a. byggande av separata cykelbanor.

2005/06:T267 av Else-Marie Lindgren (kd):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om en obligatorisk påverkans- och insiktsutbildning om alkohol för alla ungdomar som genomgår körkortsutbildning.

2005/06:T269 av Else-Marie Lindgren (kd):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att s.k. Ecodriving bör ingå i den nya kursplanen för körkort och prövas i både teorin och i praktiken.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att alla offentliganställda skall beredas möjlighet till utbildning i Ecodriving.

2005/06:T291 av Claes Västerteg och Jan Andersson (båda c):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att förbjuda omkörning där barn kliver av och på sin skolskjuts.

2005/06:T296 av Maria Wetterstrand m.fl. (mp, –):

8. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som i motionen anförs om att regeringen bör se över sanktionerna mot trafikförseelser så att de bättre speglar den större vikt kvinnor lägger vid säkerhet inom transportsektorn.

2005/06:T298 av Mona Jönsson (mp):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att utreda hur motorcyklister kan synas bättre för att minska antalet olyckor.

2005/06:T301 av Agne Hansson och Jörgen Johansson (båda c):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om en trafiksäkerhetsutredning med fokus på hastigheten på vägarna.

2005/06:T302 av Staffan Danielsson och Birgitta Carlsson (båda c):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att inte diskriminera människor med tidigare adhd/damp-diagnos vid körkortstagning.

2005/06:T311 av Bertil Kjellberg och Ulf Sjösten (båda m):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om införande av alkoholås på nyregistrerade motorfordon från 2012.

2005/06:T314 av Anita Sidén och Magdalena Andersson (båda m):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om hastigheten på motorvägar.

2005/06:T335 av Anita Brodén och Anne-Marie Ekström (båda fp):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att uppgifter om telefoni skall ingå i trafikolycksrapportering.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att det finns skäl att överväga ett införande av förbud att använda handhållen mobil vid bilkörning också i Sverige.
3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om en informationsinsats om riskerna med mobiltelefoner vid bilkörning.

2005/06:T336 av Peter Pedersen m.fl. (v):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som i motionen anförs om att staten skall initiera framtagandet av ett nationellt trafiksäkerhetsprogram för barn, som bygger på att alla aktörer inom trafiken tar ansvar för sin del av problematiken.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som i motionen anförs om att barnperspektivet skall utgöra en grund i den fortsatta trafik- och infrastrukturplaneringen och att detta skall uttryckas i regeringens planeringsdirektiv till trafikverken.

3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som i motionen om att tillförsäkra barnen en säker livsmiljö som trafiken inte tillåts begränsa.

2005/06:T342 av Ingemar Vänerlöv (kd):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att utreda obligatoriska hälsokontroller för äldre som innehar körkort.

2005/06:T361 av Billy Gustafsson (s):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om behovet av att överväga en översyn av straffsanktionerna vid trafikbrott.

2005/06:T378 av Ragnwi Marcelind (kd):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att ge Vägverket i uppdrag att utveckla positioneringssystem för bilolyckor och viltkrocker.

2005/06:T380 av Runar Patriksson m.fl. (fp):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om krafttag för att förverkliga nollvisionen.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att bygga säkrare vägar.
4. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om barn och unga i trafiken.
5. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om säkerhetsbälten och alkolås i skolskjutsar.
6. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om trimning av mopeder.
7. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om lagförbud mot medverkan till trimning av mopeder.
8. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om obrutet körkortsinnehav för godkännande av handeldare vid privat övningskörning.
9. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om trafiken som alkoholfri zon.
15. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om informationskampanjer för normer bland barn och unga mot rattfylleri.
16. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om alkolås i alla nya bilar från 2010.
17. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om skärpta krav på alkolås och återkallelse av körkort.

18. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om förebyggande arbete mot rattfylleri.
19. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att anmäla diagnostiserat alkoholmissbruk till länsstyrelsen.

2005/06:T381 av Barbro Feltzing (mp):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att utreda hur forskning för behandling på whiplashskador kan främjas.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om ekonomiska incitament för ökad säkerhet vid bilkörning.

2005/06:T384 av Thomas Strand och Göte Wahlström (båda s):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om kommuners rätt till hastighetsbegränsande åtgärder.

2005/06:T386 av Sven Bergström och Birgitta Carlsson (båda c):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om en premie till unga bilförare som under de fem första åren med körkort varken varit inblandade i någon bilolycka eller fått fortkörningsböter.

2005/06:T388 av Jan Andersson och Eskil Erlandsson (båda c):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att alkohol skall krävas för att återfå körkort som dragits in på grund av rattfylla.

2005/06:T394 av Ingemar Vänerlöv (kd):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att långa handläggningstider vid körkortsingripanden måste kortas.

2005/06:T399 av Håkan Larsson (c):

Riksdagen begär att regeringen lägger fram ett förslag till ändring i körkortslagen så att samtliga nordiska körkort omfattas, enligt vad i motionen anförs.

2005/06:T408 av Britt-Marie Lindkvist (s):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som i motionen anförs om att införa lag om obligatorisk användning av cykelhjälm för alla.

2005/06:T409 av Inger Jarl Beck och Anita Jönsson (båda s):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om obligatoriskt krav på handsfreetelefoni vid bilkörning.

2005/06:T414 av Birgitta Carlsson och Lars-Ivar Ericson (båda c):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om införande av alkolås i skolskjutsar och i bilar som transporterar farligt gods.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att nya bilar skall utrustas med alkolås.

2005/06:T415 av Birgitta Sellén och Rigmor Stenmark (båda c):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att en lag om förarbevis skall införas på moped klass II.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att utreda möjligheten att ungdomar skall få köra moped från det år de fyller 15 år.

2005/06:T417 av Birgitta Sellén och Johan Linander (båda c):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att lagfästa den vita käppen som trafikmärke.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att utreda hur man kan förbättra trafiksäkerheten för synskadade.

2005/06:T432 av Annelie Enochson (kd):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att förarbevis skall dras in vid rattonykterhet.

2005/06:T442 av Eskil Erlandsson och Åsa Torstensson (båda c):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att medel ställs till förfogande för fortsatt samverkan kring trafikskadat vilt.

2005/06:T445 av Peter Pedersen m.fl. (v):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att Vägverket skall upprätta en fond för att stimulera företagare som installerar alkolås i fordon som används yrkesmässigt.

2005/06:T448 av Anita Jönsson (s):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om behovet av trafikmedicinska centrum för att bibehålla äldres mobilitet.

2005/06:T451 av Kaj Nordquist och Birgitta Ahlqvist (båda s):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om ökad respekt för den vita käppen genom en översyn av lagskyddet.

2005/06:T452 av Torkild Strandberg m.fl. (fp):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att ett misslyckat avlagt förar- och eller kunskapsprov skall medföra förlust av rätten att framföra bil i Sverige.

2005/06:T471 av Annelie Enochson (kd):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att som ett första steg införa att alla förare i yrkestrafik måste ha handsfree vid bilkörning.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att som ett andra steg verka för ett obligatoriskt krav på handsfree vid användande av mobiltelefon under bilkörning.

2005/06:T476 av Torsten Lindström och Olle Sandahl (båda kd):

Riksdagen begär att regeringen återkommer med förslag till ändring i körkortslagen i enlighet med vad i motionen anförs.

2005/06:T489 av Tomas Eneroth (s):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som i motionen anförs om att överväga en översyn av körkortsvalideringen.

2005/06:T495 av Anita Brodén och Annika Qarlssoon (fp, c):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om en effektiv informationsinsats för att sprida goda exempel på trafiksäkerhetsarbete.
3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om högre krav i fordonsförordningen för typgodkännande av fordon.
4. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om en kontinuerlig kommunal utvärdering av nollvisionsarbetet.
5. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om anslutningen till det nya informationssystemet om skador och olyckor i vägtransportsystemet (Strada).
6. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om en intensifiering av trafiksäkerhetsarbetet till 2007 för att kunna nå etappmålet.
7. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om en utvärdering och revidering av nollvisionen.

2005/06:T503 av Anita Jönsson (s):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som i motionen anförs om ändringar i yrkestrafiklagen.

2005/06:T514 av Per-Olof Svensson (s):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om förbud mot användning av mobiltelefon vid bilkörning.

2005/06:T518 av Lars Lilja och Britta Rådström (båda s):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om trafiksäkerhetsarbetet.

2005/06:T538 av Catharina Bråkenhielm (s):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som i motionen anförs om att lagstifta om krav på säkerhetsbälten och alkolås i skolskjutsar.

2005/06:T543 av Kurt Kvarnström och Anneli Särnblad (båda s):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att göra mopedåkningen mer säker.

2005/06:T544 av Anneli Särnblad och Barbro Hietala Nordlund (båda s):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att barnplaner i samhället skall innehålla perspektivet trafiksäkerhet.

2005/06:T552 av Jan Björkman m.fl. (s):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att tidigarelägga införandet av alkolås i motorfordon.

2005/06:T554 av Gunilla Tjernberg (kd):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att i trafikförordningen införa promillegräns för framförande av cykel.

2005/06:T562 av Karin Svensson Smith m.fl. (–, mp):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om sänkta gränser för körkortsåterkallelse.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att böterna för hastighetsöverträdelse skall göras proportionella mot överskridandet i rörelsemängd, dvs. massan på fordonet gånger hastigheten.
3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om behovet av att utreda möjligheterna att inför ett pricksystem som i bl.a. Danmark tillämpas vid trafikförseelser – tre prickar (hål med hålslagare) leder till körkortsåterkallelse.

6. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att resurser för automatisk trafik kontroll bör öronmärkas inom ramen för de 4,9 miljarder som Vägverket har i årligt trafiksäkerhetsanslag så att alla dokumenterat farliga vägar förses med erforderlig hastighetsövervakning.
7. Riksdagen begär att regeringen återkommer till riksdagen med ett lagförslag om ägaransvaret hos fordonsinnehavare.
9. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att Vägverket bör få i uppdrag att fastställa en plan för utbildning samt förarprov som skall vara obligatoriskt för att få behörighet att köra utryckningsfordon.
10. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att Vägverket i sitt uppdrag angående körkortutbildningen låta Ecodriving ingå i utbildningen och bli ett nytt moment i uppkörningen.

2005/06:T585 av Gunnar Sandberg (s):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om första hjälpen i körkortsutbildningen.

2005/06:T592 av Marina Pettersson (s):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om ändrad lagstiftning för bussfickor vid vägrenen och omkörningsförbud av skolskjutsar

2005/06:T595 av Lars Lilja och Carin Lundberg (båda s):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om trafikregler.

2005/06:T600 av Chatrine Pålsson (kd):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att Vägverket skall få i uppdrag att utreda möjligheten att på vissa motorvägar höja högsta tillåtna hastighet till 130 km/tim.

2005/06:T609 av Johnny Gylling m.fl. (kd):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att krav på alkohol i alla nya bilar bör införas senast 2010.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att krav på alkohol snarast skall ställas för alla rattfylleridömda som återfår körkortet.
4. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att alkohol- och drogundervisning skall göras obligatorisk i körkortsutbildningen.

5. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om vikten ur trafiksäkerhetssynpunkt av en utökad planeringsram för investeringar i nationella stamvägar under perioden 2004–2015.
6. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om en handlingsplan för bättre trafikmiljö för motorcyklister.
7. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om beredningen av Vägverkets förslag om en ny körkortsutbildning.
8. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om inrättande av ett körkortssystem med prickar.
9. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att regeringen skall verka för att Vägverket genom sina föreskrifter åter tillåter övningskörning med motorcykel i grupp.
10. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att regeringen inom EU skall verka aktivt för en introduktion av elektroniska körkort.
11. Riksdagen begär att regeringen lägger fram förslag till lagstiftning som innebär att framförande av moped görs tillåtet fr.o.m. det år man fyller 15 år.
13. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att trafiklagstiftningen skall ses över i syfte att öka cyklisters säkerhet och framkomlighet.
14. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att bestämmelsen i trafikförordningen att barn skall använda hjälm när de färdas på tvåhjulig cykel bör gälla barn upp t.o.m. 17 års ålder.

2005/06:T610 av Johnny Gylling m.fl. (kd):

3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om krav på alkoholås i yrkestrafiken.

2005/06:T613 av Lars Ångström (mp):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om införandet av alkoholås.

2005/06:MJ450 av Jan Andersson och Eskil Erlandsson (båda c):

5. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att medel bör ställas till förfogande för fortsatt samverkan kring trafikskadat vilt.