

## Motion till riksdagen 2006/07:T358

av Peter Pedersen m.fl. (v)

# Trafiksäkerhet

## 1 Innehållsförteckning

2	Förslag till riksdagsbeslut .....	2
3	Bakgrund.....	4
4	Vem ska ansvara för trafiksäkerheten? .....	4
5	Alkohol och trafik .....	5
6	Hastighetsövervakning .....	6
6.1	Minska hastigheterna .....	6
6.2	Automatisk fartövervakning .....	7
7	Trafiksäkra vägar .....	7
8	Mobil i bil .....	8
9	Reducera tung vägtrafik.....	9
10	Mopeder.....	9
11	Motorcyklar .....	10
12	Säkrare gång- och cykeltrafik.....	10
13	Äldres bilkörning .....	11
14	Trafikförsäkring.....	12

Fel! Okänt namn på

## 2 Förslag till riksdagsbeslut

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att regeringen bör låta utreda om och i vilken grad det är möjligt att överflytta delar av trafiksäkerhetsfrågorna från Vägverket till Rikspolisstyrelsen.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att de offentliga myndigheterna ska gå före och kräva alkoholås i alla fordon de använder i sin verksamhet.
3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att lagstiftningen ska ändras så att det blir krav på att alla skolskjutsar ska förses med alkoholås.
4. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att Vägverket ska upprätta en fond för stimulans av installation av alkoholås i fordon som används yrkesmässigt.
5. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att personer som är dömda för rattfylleri inte ska få framföra ett fordon om det inte finns ett installerat alkoholås.
6. Riksdagen begär att regeringen skyndsamt återkommer med förslag till riksdagen så att den obligatoriska riskutbildningen inom körkortsutbildningen kan kompletteras med riskutbildning om alkohol och droger.
7. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att regeringen ska se över hur resurser inom polisen skulle kunna styras om så att antalet trafikkontroller kan ökas.<sup>1</sup>
8. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att det bör göras en översyn av vilka tänkta motorvägsinvesteringar i den nationella väghållningsplanen som kan omvandlas till ”2 + 1 vägar”.
9. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att för att alla ska bli medvetna om hur ett telefonsamtal försämrar körförmågan ska information om detta ingå som en naturlig del i körkortsutbildningen.
10. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att Vägverket i en informationsplan utarbetar hur man på bästa sätt kan föra ut information om riskerna med mobiltelefoni under körning.
11. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att regeringen bör utreda om lagstiftningen skulle kunna klassificera telefonerandet i samband med olyckor som en allvarligt försvårande omständighet och därmed definieras som en vårdslös handling i trafiken enligt gällande trafikförordning och straffpraxis.
12. Riksdagen begär att regeringen utifrån ett trafiksäkerhetsperspektiv återkommer med ett samlat förslag på krav för förarbevis och åldersnivåer när det gäller mopeder och lätt motorcykel.

**Fel! Okänt namn på**

13. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att Vägverket i framtagnandet av skyddsanordningar ska utgå ifrån olika trafikanters behov.
14. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att ett nationellt säkerhetsprogram för barn ska tas fram.
15. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att Vägverket eller annan lämplig myndighet ska få i uppdrag att genom en informations- och upplysningskampanj medvetandegöra riskerna med att inte bära hjälm.
16. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att regeringen bör utreda hur s.k. trafikmedicinska centrum ska kunna byggas upp i varje län.

<sup>1</sup> Yrkande 7 hänvisat till JuU.

Fel! Okänt namn på

### 3 Bakgrund

En enig riksdag står bakom nollvisionen, som innebär att ingen ska dödas eller skadas allvarligt i trafiken. Men utvecklingen går mycket långsamt i den riktningen. Varje år dödas omkring 450 människor på vägarna och ca 5 000 skadas allvarligt. Risken att dödas är störst för mopedister, motorcyklister, cyklister och fotgängare. Att åka kollektivt är säkrast. Det är en högre andel män som skadas i trafiken än kvinnor. Framför allt de unga männen är kraftigt överrepresenterade i statistiken.

För att nå nollvisionens mål krävs att inriktningen på trafiksäkerhetsåtgärderna ändras. De tre viktigaste orsakerna till dödsfallen och trafikskadorna är för hög fart, alkoholpåverkan och att bilister inte använder bälte. Det nyss höjda bötesbeloppet för att inte ha på sig bälte tycker vi är en rimlig avvägning när det gäller individens frihet i förhållande till individens påverkan på övriga samhället. Människor som inte använder bälte drabbas i större utsträckning av svåra skador och dödsfall, vilket leder till mänskligt lidande och orsakar ekonomiska kostnader för samhället.

Den kraftigt ökande tunga trafiken innebär också en ökad risk för trafikolyckor. På lång sikt måste också vägtrafiken reduceras genom en minskning av det totala transportarbetet och en överföring från väg till hållbara och säkrare trafikslag.

En satsning på kollektivtrafiken som resulterar i att kollektivtrafikens andel av resandet ökar skulle minska antalet döda och skadade i trafiken.

### 4 Vem ska ansvara för trafiksäkerheten?

Trafikforskarna och de organisationer som engagerar sig i trafiksäkerhet är överens: det går inte att bara bygga bort trafikolyckorna. Trafikanternas beteende vad gäller i första hand hastighet, nykterhet och bilbälten är det som måste ändras om antalet dödsoffer i trafiken ska kunna nedbringas. Generellt är mäns beteende i trafiken ett stort problem. Undersökningar visar att kvinnor har en ökad medvetenhet om risker i trafiken. Det leder följaktligen även till att kvinnor kör säkrare.

En logisk konsekvens av att fokusera på beteendet bakom ratten, snarare än vägutformningen eller fordonet, skulle då vara att flytta över hela eller delar av sektorsansvaret för trafiksäkerheten från Vägverket till Rikspolisstyrelsen. En överföring av ansvaret skulle då givetvis följas av motsvarande överföring av resurser så att polisen genom en effektivare övervakning drastiskt kan minska laglösheten på vägarna. Det skulle inte betyda att Vägverket skulle upphöra med att arbeta med trafiksäkerhet – tvärtom skulle ansträngningarna fortfarande vara höga för att höja trafiksäkerheten i den fysiska miljön.

Att flytta delar av sektorsansvaret innebär att det blir Rikspolisstyrelsen som ska samordna statliga och andra åtgärder som sammantaget behövs för

att trafikolyckorna ska minska i antal och svårighetsgrad. På vilket sätt de polisiära insatserna ska organiseras för att uppnå störst trafiksäkerhetseffekt och inte inkräkta på de polisiära uppgifterna i övrigt är en uppgift för Rikspolisstyrelsen att återkomma med förslag på.

Det finns dock en del gränsdragningsproblem med en förändrad ordning inom trafiksäkerhetsområdet. Konsekvenserna är ännu inte riktigt överblickbara. En förändring får självklart inte leda till att trafiksäkerhetsarbetet sammanlagt försämras. Frågan är dock intressant att studera vidare och regeringen bör därför utreda om och i vilken grad det är möjligt att överflytta delar av trafiksäkerhetsfrågorna från Vägverket till Rikspolisstyrelsen samt vilka gränsdragningar mellan dessa myndigheter som i så fall är nödvändiga. Detta ska ges regeringen till känna.

## 5 Alkohol och trafik

Genom påtryckningar från Vänsterpartiets sida kommer snart en lag om obligatoriskt alkolås. Vänsterpartiet tycker att man ska införa alkolås som standard i samtliga nya bilar så fort som möjligt. På grund av EU-regler är det antagligen inte möjligt att göra så förrän år 2012.

I väntan på att den lagen ska träda i kraft måste de offentliga myndigheterna gå före och kräva alkolås i alla fordon de använder i sin verksamhet. Detta ska ges regeringen till känna.

Varje dag färdas ca 250 000 elever med skolskjuts. Endast en tredjedel av dessa har alkolås. Samtidigt vet vi att det finns elever som kommer att färdas med en onykter förare. Detta måste stoppas! Det kan inte vara upp till kommuner eller företag att avgöra om det ska eller inte ska vara alkolås i fordonet. Lagstiftningen ska därför ändras så att det blir krav på att alla skolskjutsar ska förses med alkolås. Detta ska ges regeringen till känna.

För att underlätta övergången till alkolås i yrkestrafiken bör det upprättas en fond inom Vägverket, vars medel ska användas till att stimulera företagare som installerar alkolås. Vägverket kan bidra med en del av fondmedlen inom befintlig ram men tanken är att även företag, privatpersoner och stiftelser ska bidra till fonden. Det finns t.ex. försäkringsbolag och banker som skulle tjäna på att det sker mindre olyckor. Kopplat till möjligheten att få bidrag från fonden kan olika krav ställas, t.ex. att företagen ska ha en alkoholpolicy. Även detta bidrar till lägre sjukfrånvaro, bättre hälsa och lägre kostnader för samhället och många företag. Vi anser att Vägverket ska upprätta en fond för stimulans av installation av alkolås i fordon som används yrkesmässigt. Detta ska ges regeringen till känna.

Straffskalan för rattfylleribrott håller för närvarande på att utredas, men vi ser ett behov av att straffskalan höjs. Det får aldrig bli en förmildrande omständighet att vara berusad i trafiken! Men det är viktigt att en person som är rattfyllerist även har tillgång till vårdinsatser. Vi anser att personer som är dömda för rattfylleri inte ska få framföra ett fordon om det inte finns ett installerat alkolås. Detta ska ges regeringen till känna.

**Fel! Okänt namn på**

En undersökning gjord av NTF visar att 90 procent av dem som döms till rattonykterhet är män. Det är således i hög grad mäns attityder och värderingar som måste ändras. Den nya riskutbildningen i körkortsutbildningen innehåller ännu inget moment som berör alkohol och attityder. Detta har även riksdagens trafikutskott påpekat och utskottet har önskat en ändring av körkortslagen i denna riktning. Vi anser att regeringen skyndsamt redovisar ett förslag till riksdagen så att den obligatoriska riskutbildningen inom körkortsutbildningen kan kompletteras med risker om alkohol och droger. Detta ska ges regeringen till känna.

## 6 Hastighetsövervakning

### 6.1 Minska hastigheterna

Döds- och skaderisken ökar kraftigt med stigande hastighet. Hög hastighet innebär dels att det är svårare att undvika en olycka, dels att skadorna blir värre när en olycka sker. Den generella hastighetsnivån bör i första hand sänkas genom att övervakningen ökas så att befintliga fartgränser efterlevs. Om alla körde efter hastighetsgränserna skulle medelhastigheten på vägarna sjunka med 10 km/h, samtidigt som 100 liv skulle sparas per år. Det skulle också leda till minskade koldioxidutsläpp, vilket bidrar till att nå Sveriges klimatmål.

Vänsterpartiet vill inte höja hastigheten på motorvägar, dels utifrån ett säkerhetsperspektiv, eftersom höga hastigheter leder till fler dödsfall och svåra skador, dels utifrån ett miljöperspektiv, eftersom högre hastigheter leder till större utsläpp av koldioxid, vilket har en negativ klimatpåverkan.

Bötesbeloppen för hastighetsöverträdelser och bältesbrott är låga i ett internationellt perspektiv. Vi är därför positiva till den höjning som nyligen skedde.

All forskning och erfarenhet visar att ökad övervakning av gällande trafikregler är det mest effektiva sättet att på kort tid minska antalet döda i trafiken. Det är också det mest kostnadseffektiva sättet. Här måste en attitydförändring till och utbildning är av central betydelse. Vi har länge velat ha en körkortsutbildning som tydligare betonar vikten av att efterleva trafikregler och attityder i trafiken. Med den nya riskutbildningen som en del av körkortsutbildningen kanske det är möjligt att på lång sikt få till stånd en förändring.

Det är män i allmänhet och yngre män i synnerhet, som främst omkommer eller blir svårt skadade i trafiken. NTF har gjort en kartläggning som visar att en man producerar fyra gånger så många fortkörningsböter som en kvinna. Undersökningen visar även att hela 92 % av dem som fälldes för s.k. vansinneskörningar (vilket betyder 32 km/h över rådande fartgränser) var män.

Under det senaste årtiondet har polisens trafiksäkerhetsarbete skurits ned och antalet trafikpoliser har sjunkit. Målen för antalet trafikkontroller har inte kunnat nås. Det behövs därför fler trafikpoliser och fler kontroller för att nollvisionen ska kunna bli verklighet. Regeringen ska därför se över hur re-

surser inom polisen skulle kunna styras om så att antalet trafikkontroller kan ökas. Detta ska ges regeringen till känna.

## 6.2 Automatisk fartövervakning

Vänsterpartiet har bidragit till att det nu monteras ca 700 nya kameror på olycksdrabbade vägar. Kameraövervakning är en mycket kostnadseffektiv metod att registrera bilar som begår hastighetsbrott. Där trafikövervakningskameror har använts har antalet olyckor reducerats avsevärt. Försökverksamhet med fartkamerorna har visat att antalet dödsolyckor sjunkit med 60 %! Fartkameror är därför både en trafiksäkerhetsfråga och ett av verktygen för att få minskade koldioxidutsläpp inom transportsektorn.

## 7 Trafiksäkra vägar

Motorvägar kan bidra till en ökad säkerhet, men det är ett mycket dyrt sätt att förbättra trafiksäkerheten. Motorvägar bidrar dessutom till att öka vägtrafiken och driver upp hastigheterna, vilket ökar miljöproblemen.

Att mittseparera farliga och olycksdrabbade vägar har däremot visat sig vara en effektiv fysisk metod att få ned antalet trafikdödade – och skadade. Vägar som mittseparerats med mitträcken har samma trafiksäkerhetseffekt som motorvägar, men är ca 20 gånger billigare att bygga.

Dessa s.k. ”2+1” vägar ska ses som en ersättning för 4-fältsmotorvägar. Det är både billigare och trafiksäkrare med ”2+1”-vägar. För 1 miljard kronor får man 4 mil ny 4-fältsmotorväg, medan man för samma summa får 80 mil ”2+1” väg (om den ursprungliga vägen varit en 13-meters väg). För samma summa pengar kan man därmed spara 20 liv med ”2+1” väg, jämfört med ett (1) liv på en 4-fältsmotorväg. Vi vill därför att det görs en översyn av vilka tänkta motorvägsinvesteringar i den nationella väghållningsplanen som kan omvandlas till 2+1-vägar. Detta ska ges regeringen tillkänna.

En utveckling mot 4-fältsmotorvägar i stället för ”2+1”-vägar är en överföring av resurser till framför allt män. Det är män som i högre grad använder sig av vägnätet, och genom en onödig satsning på större vägar än vad som är nödvändigt utifrån ett trafiksäkerhetsperspektiv sker ett ökat resursutnyttjande som gagnar fler män än kvinnor.

Vi vill även framföra att det i progressiva kommuner finns många andra effektiva fysiska åtgärder för att få ned olyckorna. Det kan vara att bygga rondeller, göra insmalningar av gator eller investera i fartdämpande åtgärder. Det är en utveckling som vi stöder.

Fel! Okänt namn

## 8 Mobil i bil

Resultat från ett stort antal studier visar att körförmågan försämras avsevärt när mobiltelefon används vid bilkörning. Orsaken är att förarens uppmärksamhet på trafiksituationen försämras och kontrollen över bilen påverkas och blir ojämnare.

Flera andra länder har förbud mot telefonerande under körning. Det vanligaste är förbud mot telefonerande med handhållna apparater. Olycksanalyser har dock visat att den försämrade körförmågan vid användning av mobiltelefon leder till ökad olycksrisk, både när det gäller handhållna mobiltelefoner och mobiltelefoner med *handsfree*utrustning. Det är själva telefonerandet i sig som är problemet, inte om man har *handsfree* eller inte. Att i likhet med flera andra länder införa ett förbud som enbart gäller handhållna telefoner verkar därför inte vara den optimala lösningen.

En lösning skulle vara att över huvud taget förbjuda mobilsamtal under bilfärd. Telefonsamtal skiljer sig nämligen åt jämfört med andra samtal och aktiviteter som kan äga rum i bilen. Ett telefonsamtal leder till ett slags tunnelseende och uppvisar därmed liknande effekter som alkoholpåverkan. För att alla ska bli medvetna om hur ett telefonsamtal försämrar körförmågan ska information om detta ingå som en naturlig del i körkortsutbildningen. Detta bör ges regeringen till känna.

Vi önskar också att det genomförs en nationell upplysningskampanj där man bör avråda förare från att köra och prata i mobiltelefon samtidigt och påvisa de risker detta medför. Vägverket ska i en informationsplan utarbeta hur man på bästa sätt kan föra ut information om riskerna med mobiltelefoni under körning. Detta bör ges regeringen till känna.

Det finns även fog för att ändra försiktighetskravet i trafikförordningen. I dag lyder kravet i 2 kap. 1 § trafikförordningen: "För att undvika trafikolyckor skall en trafikant iakttäta den omsorg och varsamhet som krävs med tanke på omständigheterna".

Vägverket har i sin publikation "Mobiltelefonerande i trafiken" föreslagit att "telefonsamtal under körning ska identifieras rättsligt, i en särskild bestämmelse, som en föraraktivitet eller ett förartillstånd jämställt med påverkan av trötthet och alkohol. Förslagsvis, för olyckor där telefonerandet är själva olycksorsaken, skulle straffet för den vållande parten bli hårdare för dem som dömts skyldiga med tanke på telefonerandets kapacitetsänkande effekt på förarens mentala förmåga."

Detta anser vi är ett högst rimligt krav. Regeringen bör därför utreda om lagstiftningen skulle kunna klassificera telefonerandet i samband med olyckor som en allvarligt försvårande omständighet och därmed definieras som en vårdslös handling i trafiken enligt gällande trafikförordning och straffpraxis. Detta ska ges regeringen till känna.

Om ovanstående ändringar inte leder till önskat resultat kommer vi att återkomma med förslag på skarpare lagstiftning som inte tillåter samtal i mobil under bilfärd.



## 9 Reducera tung vägtrafik

Den ökande tunga trafiken på vägarna innebär fler döda och allvarligt skadade i trafiken. Den trafikant som kolliderar med eller blir påkörd av ett tungt fordon avlider oftast. De tunga fordonen är inblandade i en mycket större andel av dödsolyckorna i proportion till antalet körda kilometer jämfört med personbilstrafiken. Detta visar vikten av att minska den tunga trafiken på vägarna ur ett trafiksäkerhetstänkande.

Konkurrensen bland åkerierna har ökat efter EU:s avreglering av transportmarknaden. Det har medfört ett ökat antal lagöverträdelser och seriösa åkerier får konkurrensnackdelar.

Regelefterlevnaden inom den tunga trafiken måste öka genom intensifierad trafikövervakning och möjlighet att beslagta fordon samt utfärda böter även av utländska förare.

## 10 Mopeder

Vi är oroliga för att antalet mopedolyckor ökar. Det är alldeles för många som trimmar sina mopeder, vilket betyder att en EU-moped kan nå hastigheter på upp till 80 km/h.

I Sverige finns det två olika klasser när det gäller mopeder. Klass 1, den s.k. i EU-mopeden, får framföras i högst 45 km/h. Denna moped får enligt lag bara framföras på väg och inte cykelbanor. Klass 2, den gamla mopedtypen, får framföras i högst 25 km/h. Denna moped får dock köras på cykelbanor och det är till och med så att den enligt lag ska köra på cykelbanor om det finns sådana. Problemet är dock att de ofta är trimmade och går mycket fortare än 25 km/h. Ett annat problem är att EU-mopeden även körs på cykelbanor, vilket den alltså inte får.

Åldersgränsen för att köra moped är 15 år i Sverige. Det finns dock goda argument för att denna åldersgräns ska höjas. Forskning visar att ju lägre ålder en ung person har desto större problem blir det med säkerheten i trafiken vid höga hastigheter. 15-åringar är en särskilt utsatt åldersgrupp vid mopedolyckor. Å andra sidan kan en höjning av åldern leda till att fler i tidigare år väljer att i stället ta körkort för lätt motorcykel, vilket onekligen leder till högre hastigheter och därmed större olycksrisker.

Utredningen Säkra förare på moped, snöskoter och terränghjuling (SOU 2005:45) föreslog att den som ska köra en EU-moped även måste ha körkort. Även här finns goda argument för att höja kravet på att få framföra EU-moped. Men även denna fråga måste sättas in i ett större sammanhang.

Det pågår ett arbete som är relaterat till EU:s arbete med att revidera körkortsdirektivet. Direktivet framhåller att riktvärdet för att framföra moped klass 1 ska vara 16 år, men det kan förekomma nationella avvikelser inom spannet 14–18 år. Kravet på körkort för mopedklass 1 är också sprunget från samma EU-direktiv.

Fel! Okänt namn på

Vår viktigaste utgångspunkt är en ökad trafiksäkerhet. Om krav på körkort för mopedklass 1 och en höjning av åldersgränsen ökar säkerheten på vägarna anser vi att dessa åtgärder ska genomföras. Men för att få en helhetsbedömning att ta ställning till vill vi att regeringen återkommer utifrån ett trafiksäkerhetsperspektiv med ett samlat förslag på krav för förarbevis och åldersnivåer när det gäller mopeder och lätt motorcykel. Detta ska ges regeringen till känna.

## 11 Motorcyklar

Utbyggnaden av mitträcken i Sverige har lett till oerhört positiva resultat när det gäller att minska antalet döda och svårt skadade i trafiken. Att mitt- och sidoräcken har kommit för att stanna råder det därför ingen tvekan om. Men det finns en grupp fordon som kanske kan drabbas på ett negativt sätt och det är motorcyklar.

Vi anser att mitt- och sidoräcken ska vara utformade så att de är säkra för alla typer av fordon. Vägverket har inlett ett projekt som syftar till att se över riskerna i trafikmiljön. Inför framtida upphandlingar kommer Vägverket att ställa krav på att det bara ska användas runda stolpar och att vajerräcken inte får ha krokarna för vajrarna.

Ett sätt att lösa problemet med att motorcyklister kan skadas i händelse av att de kör in i mitt- och sidoräcken, är att framför allt i kurvor använda sig av någon form av system som tar hänsyn även till motorcyklister. Även om det i allmänhet är positivt med vajerräcken får det naturligtvis inte gå ut över motorcyklister. Vi menar att Vägverket i framtiden ska utgå ifrån olika trafikanters behov. Detta ska ges regeringen till känna.

## 12 Säkrare gång- och cykeltrafik

Att gå och cykla är bland de farligaste sätten att transportera sig – men samtidigt de mest miljövänliga och hälsosamma. 30 % av dödsolyckorna sker på det kommunala vägnätet. Större delen av det är byggt under en tid när motortrafiken gavs högsta prioritet.

Konsekvenserna av detta är höga olycksrisker och begränsad tillgänglighet för oskyddade trafikanter. Cykel- och gångtrafik måste göras säkrare. För en stor del av landets befolkning, i synnerhet barn och ungdomar, är gång och cykel de enda tillgängliga sätten att ta sig fram. Kvinnor använder sig också av cykel i större utsträckning än vad män gör.

Gång- och cykeltrafik måste prioriteras vid trafik- och bostadsplanering. Särskild uppmärksamhet måste riktas mot barn när det gäller trafiksäkerhet. Barn och ungdomars skolvägar måste göras säkra. Det finns behov av ytterligare åtgärder när det gäller planering av bostadsområden, säkra skolvägar,

## Fel! Okänt namn på

skolskjutsar m.m. Vi kräver att ett nationellt säkerhetsprogram för barn tas fram. Detta ska ges regeringen till känna.

70 % av cyklisternas skullskador uppkommer vid olyckor där det inte finns något motorfordon inblandat. I dag är det lag på hjälm om man är under 15 år. Men egentligen bör alla cyklister använda hjälm – inte bara barn under 15 år. Vi vill dock för tillfället inte lagstifta om hjälmtvång för samtliga cyklister utan vi bör som första åtgärd pröva att genom ökad information få cyklister medvetna om fördelarna med hjälm. Vägverket eller annan lämplig myndighet ska få i uppdrag att genom en informations- och upplysningskampanj medvetandegöra riskerna med att inte bära hjälm. Detta ska ges regeringen till känna.

Om det dock visar sig att vi inte kan komma till rätta med de ökade skullskadorna för cyklister är vi i ett senare skede beredda att överväga ett hjälmtvång.

## 13 Äldres bilkörning

Körkort för äldre är en viktig fråga som har diskuterats på senare tid. Det finns de som vill införa obligatoriska läkarkontroller för äldre. I Finland har man haft en lag som säger att alla i en viss ålder måste testa sin körförmåga. Men nu upphör den lagen, eftersom man ansåg att det kostade för mycket i förhållande till vinsten med lagen. De flesta kör utmärkt och det var ytterst få olämpliga förare som upptäcktes vid de allmänna kontrollerna. Därför är obligatoriska läkarkontroller kanske inte rätt väg att gå.

Man måste komma ihåg att det faktiskt inte är de äldre som i huvudsak kör fel och orsakar olyckor. Den grupp som är överrepresenterad i statistiken är faktiskt män i 18–26 års ålder. Det är de som i hög grad kör ovarsamt och orsakar de allra flesta olyckorna!

Vi anser att man bör satsa på fler trafikmedicinska centrum som har resurser att göra bra utredningar av äldres problem i trafiken. För vissa äldre kan det vara en livsnödvändighet att kunna få fortsätta köra bil och en individuell prövning kan här bli lösningen.

Trafikmedicinska centrum ska finnas i varje län. Dit ska läkare kunna remittera sina patienter när de tror att det är dags för en kontroll. Personen behöver inte ha uppnått någon speciell ålder, eftersom man kan tappa körförmågan vid olika åldrar. Dit ska man även komma om man haft en allvarlig sjukdom som kan ha påverkat körförmågan även i unga år. Det finns ytterst få sådana här trafikmedicinska centrum i Sverige och de skulle behöva bli fler. De kan gå på djupet och testa körförmågan på ett helt annat sätt än vad en vanlig läkare kan göra. Regeringen bör utreda hur s.k. trafikmedicinska centrum ska kunna byggas upp i varje län. Detta bör ges regeringen tillkänna.

Fel! Okänt namn

## 14 Trafikförsäkring

Den borgerliga regeringen föreslår att statens kostnader för trafikskadades sjukpenning och sjukersättning överförs till trafikskadeförsäkringen. Det betyder kraftigt ökade premiehöjningar för bilägarna.

Det finns naturligtvis ett samband mellan trafikolyckor och samhällets sjukvårdskostnader. Men vi tycker inte att detta är rätt väg att gå för att minska trafikolyckor samt sjukvårdskostnader.

Den generella välfärden omfattar alla och ska betalas gemensamt via skatter i så stor utsträckning som möjligt. Det betyder också att vissa människor som konsumerar eller orsakar vissa kostnader inte ensamma ska betala dessa. Samhället kan mycket väl verka för minskad alkoholkonsumtion, minskad rökning, minskat antal döda i trafiken m.m., men det är inte rökarna, alkoholkonsumenterna eller trafikanterna som ensamma ska betala för kostnader orsakade av rökning, alkohol och bilresor. Det är inte heller så att alla bilister är orsak till sjukvårdskostnader.

Därför avvisar vi regeringens förslag att statens kostnader för trafikskadades sjukpenning och sjukersättning ska överförs till trafikskadeförsäkringen. I en motion med anledning av budgetpropositionen (2006/07:Fi245) reglerar vi därför det på statens intäktssida.

Stockholm den 25 oktober 2006

*Peter Pedersen (v)*

*Ulla Andersson (v)*

*Egon Frid (v)*

*Jacob Johnson (v)*

*Marie Engström (v)*

*Wiwi-Anne Johansson (v)*