

Motion till riksdagen 2007/08:T486

av Peter Pedersen m.fl. (v)

Trafiksäkerhet

1 Innehållsförteckning

2	Förslag till riksdagsbeslut	2
3	Bakgrund	2
4	Alkohol och trafik.....	3
5	Hastighetsövervakning	4
5.1	Sänk hastigheterna.....	4
5.2	Automatisk hastighetsövervakning.....	5
6	Trafiksäkra vägar.....	6
7	Mobil i bil.....	7
8	Reducera tung vägtrafik.....	8
9	Mopeder.....	8
10	Motorcyklar.....	9
11	Säkrare gång- och cykeltrafik.....	10
12	Äldres bilkörning.....	11
13	Trafikförsäkring.....	11

Fel! Okänt namn på

2 Förslag till riksdagsbeslut

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att de offentliga myndigheterna ska gå före och kräva alkoholås i alla fordon de använder i sin verksamhet.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att lagstiftningen ska ändras så att det blir krav på att alla skolskjutsar ska förses med alkoholås.
3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen skyndsamt redovisar ett sådant förslag till riksdagen att den obligatoriska riskutbildningen inom körkortsutbildningen kan kompletteras med risker med alkohol och droger.
4. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen i samarbete med berörda myndigheter och organisationer ska ta fram åtgärder för att förbättra möjligheten till hastighetskontroll av motorcyklar i syfte att öka trafiksäkerheten för denna fordonskategori.
5. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att det görs en översyn av vilka tänkta motorvägsinvesteringar i den nationella väghållningsplanen som kan omvandlas till två-plus-ett-vägar.
6. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om körkortsutbildning, informationsplan och vådlig handling, så att risken minskar för trafikolyckor i samband med mobiltelefon under bilfärder.
7. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att Vägverket i framtagandet av skyddsanordningar i högre utsträckning ska utgå ifrån olika trafikanters behov.
8. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att ett nationellt säkerhetsprogram för barn ska tas fram.
9. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att Vägverket eller annan lämplig myndighet ska få i uppdrag att genom en informations- och upplysningskampanj medvetandegöra riskerna med att inte bära hjälm.
10. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen bör utreda hur s.k. trafikmedicinska centrum ska kunna byggas upp i flera län.

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 för något år sedan 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 mer hållbara och säkra trafikslag.

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

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, trötthet och bilbälten är det som måste ändras om antalet dödsoffer och allvarligt skadade i trafiken ska kunna nedbringas. Generellt är mäns inställning till trafiksäkerhet ett stort problem. Undersökningar visar att kvinnor har en ökad medvetenhet om risker i trafiken. Det leder följaktligen även till att kvinnor kör säkrare.

4 Alkohol och trafik

Vänsterpartiet menar att alkolås ska införas som standard i samtliga nya bilar så fort som möjligt. På grund av EU-regler är det antagligen tyvärr inte möjligt att göra så förrän år 2012.

I väntan på att den lagen ska träda i kraft måste därför de offentliga myndigheterna gå före och kräva alkolås i alla fordon de använder i sin verksamhet. Detta bör riksdagen som sin mening ge 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 vara obligatoriskt att ha alkolås i fordonet. Lagstiftningen ska därför ändras så att det blir krav på att alla skolskjutsar ska förses med alkolås. Detta bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

Vi upprepar därmed våra yrkanden avseende alkolås som vi framförde i motion 2006/07:T358, eftersom det inte enbart räcker att som utskottet gör, i allmänna ordalag uttrycka sig positivt om detta. Det krävs också faktiska och konkreta åtgärder. Vi menar att införandet av alkolås är en åtgärd som måste prioriteras betydligt högre än vad som varit fallet hittills.

Fel! Okänt namn på

Straffskalan för rattfylleribrott/drogrelaterade brott i trafiken ska vara högt. Det är ett mycket allvarligt brott att framföra ett fordon i påverkat tillstånd och därmed riskera det egna och andra människors liv. Det får aldrig bli en förmildrande omständighet att vara berusad/drogpåverkad i trafiken! Men det är viktigt att en person som är rattfyllerist/drogberoende även har tillgång till vårdinsatser. Regeringen skriver i budgetpropositionen för 2008, utgiftsområde 22, volym 12 på sid. 35 att ”reglerna för körkort efter rattfylleri ska ses över. Utgångspunkten är att rattfylleridömda bara ska få tillbaka sitt körkort om de använder fordon med alkolås.” Vi har tidigare yrkat att personer som är dömda för rattfylleri inte ska få framföra ett fordon om det inte finns ett installerat alkolås. Eftersom regeringen arbetar i denna riktning har vi i år inget tillkännagivande om detta.

Vi konstaterar att det visat sig att alkolåset har en rehabiliterande verkan på personer med alkoholproblem. Alkolåset är därför också ett effektivt verktyg i arbetet med att minska den misär och de sociala tragedier som alkoholmissbruket åsamkar så många människor i vårt land.

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 tvingas därför återigen kräva att regeringen skyndsamt ska redovisa ett förslag till riksdagen så att den obligatoriska riskutbildningen inom körkortsutbildningen kan kompletteras med risker om alkohol och droger. Detta bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

5 Hastighetsövervakning

5.1 Sänk 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 öka övervakningen så att befintliga fartgränser efterlevs. Om alla höll 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 och därmed minska klimatpåverkan.

Vänsterpartiet vill inte att medelhastigheten i trafiken höjs, dels utifrån ett säkerhetsperspektiv, eftersom högre hastigheter leder till fler dödsfall och svåra skador, dels utifrån ett miljöperspektiv, eftersom högre hastigheter leder till större utsläpp av koldioxid. Vi motsatte oss därför införandet av nya hastighetsgränser, vilket riksdagen dock fattade beslut om under våren 2007. Vi anser att det finns en tydlig risk att det nya systemet leder till en högre medel-

hastighet i trafiken, bl.a. genom att fler hastighetsgränser införts. Regeringen har inte heller på ett tydligt sätt visat att förslaget leder till en bättre trafiksäkerhet och minskad miljöpåverkan. Regeringen verkar inte inse att en oförändrad eller sänkt genomsnittlig hastighet är en förutsättning för att uppnå både trafiksäkerhetsmålet om färre döda och allvarligt skadade i trafiken samt lägre mål om minskade utsläpp av t.ex. koldioxid. Det finns ett klart samband mellan hastighet och utsläpp: högre hastigheter ger i stigande icke-linjär skala ökade utsläpp. Om man då hävdar att det nya hastighetssystemet skall ge oförändrade eller minskade utsläpp innebär det att medelhastigheten måste sänkas, men ett sådant betydelsefullt ställningstagande gjorde varken regeringen eller trafikutskottets majoritet.

Bötesbeloppen för hastighetsöverträdelser och bältesbrott är låga i ett internationellt perspektiv. Vi var därför positiva till den höjning som skedde fr.o.m. den 1 oktober 2006.

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 det till en attitydförändring, 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 (Nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande) 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 fartgräns) var män.

5.2 Automatisk hastighetsövervakning

Vänsterpartiet har bidragit till att det nu monteras upp 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. Försöksverksamheten med hastighetsövervakningskamerorna har visat att antalet dödsolyckor sjunkit med 60 %! Den samhällsekonomiska vinsten av hastighetsövervakningskameror har beräknats till drygt 200 %!

Hastighetsövervakningskameror är därför både en trafiksäkerhetsfråga och ett av verktygen för att få minskade koldioxidutsläpp inom transportsektorn. Systemet bör utvecklas så att risken för ”passiv anpassning” motverkas, dvs. att förare endast bromsar in strax före en hastighetsövervakningskamera för att strax därefter öka farten över det tillåtna. Ett sätt att utveckla systemet kan vara att mäta tiden mellan två punkter för att kontrollera om ett fordon håller hastighetsgränsen eller ej. En annat problem är att motorcyklar inte omfattas av systemet med automatisk hastighetsövervakning med kamera. Det är principiellt viktigt med likvärdighet även i denna lagstiftning. Det är ur den syn-

Fel! Okänt namn på

punkten samt utifrån trafiksäkerhet inte rimligt att motorcyklister, vars fordon saknar registreringsskylt fram, i nuläget vet att de kan passera en sådan hastighetsövervakningskamera i hur hög hastighet som helst utan att kunna registreras och lagföras. Vägverket ser över möjligheten att kräva registreringsskylt fram även på motorcyklar, dels för att kunna särskilja dessa från mopeder, dels för att möjliggöra automatisk hastighetsövervakning även för motorcyklar. Vi vill i detta sammanhang hävda att det vore önskvärt att även motorcyklar inleddes i systemet med automatisk hastighetskontroll, men ser även de problem som är förknippade med detta. Ett problem för automatisk hastighetskontroll av motorcyklar är att motorcyklister enligt lag skall bära hjälm när de framför sitt fordon. Det gör identifikationen av en mc-förare med hjälp av kamera i stort sett omöjlig om åtgärden inte kan kombineras med andra åtgärder, t.ex. ordinarie polisarbete. Vänsterpartiet avvisar krav på ägaransvar vid olika trafikbrott av en rad principiella skäl. Vi avvisar också en särslagstiftning i detta avseende vad gäller motorcyklister. I stället bör regeringen, i samarbete med berörda myndigheter och organisationer, ta fram åtgärder i syfte att förbättra möjligheten till hastighetskontroll av motorcyklister för att uppnå högre trafiksäkerhet, färre döda och allvarligt skadade motorcyklister i framtiden. Detta bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

6 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 bygga fyrafältsmotorvägar i stället för två-plus-ett-vägar är en överföring av resurser till framför allt män. Det är män som i högre grad än kvinnor 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.

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. två-plus-ett-vägar ska ses som en ersättning för fyrafältsmotorvägar. Det är både billigare och trafiksäkrare med två-plus-ett-vägar. För 1 miljard kronor får man 4 mil ny fyrafältsmotorväg, medan man för samma summa får 80 mil två-plus-ett-väg (om den ursprungliga vägen varit en 13-metersväg). För samma summa pengar kan man därmed spara 20 liv med två-plus-ett-väg, jämfört med ett (1) liv på en fyrafältsmotorväg. Därför bör det göras en översyn av vilka tänkta motorvägsinvesteringar i den nationella väghållningsplanen som kan omvandlas till två-plus-ett-vägar. Detta bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

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 stödjer.

7 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 handsfreeutrustning. 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 överhuvudtaget 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.

Innan vi kommer till ett läge där samhället anser sig vara tvunget att ingripa med förbud, vill vi att regeringen och myndigheter i ett första steg genomför tre åtgärder för att komma tillrätta med problemet med mobilsamtal i samband med bilfärd.

För det första måste alla bli medvetna om hur mobiltelefonerande under körning försämrar körförmågan. Därför ska den informationen och utbildningen utgöra en naturlig del i körkortsutbildningen.

För det andra vill vi 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 mobiltelefonerande under körning.

För det tredje ser vi att det finns argument för att ändra försiktighetskravet i trafikförordningen. I dag lyder kravet i 2 kap. 1 § trafikförordningen: "För att undvika trafikolyckor skall en trafikant iaktta 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

Fel! Okänt namn på

för dem som dömts skyldiga med tanke på telefonerandets kapacitetssänkande 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.

Med anledning av vad som anförts ovan, bör regeringen agera utifrån vad som nämns i motionen om körkortsutbildning, informationsplan och vådlig handling, så att risken minskar för trafikolyckor i samband med mobilsamtal under bilfärder. Detta bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

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

8 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 än 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 så att hastighetsgränser följs och för att motverka att lastbilstrafiken överskrider fastställda gränser avseende t.ex. maxvikt.

9 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 kilometer i timmen.

I Sverige finns det två olika klasser när det gäller mopeder. Klass 1, den s.k. EU-mopeden, får framföras i högst 45 kilometer i timmen. Denna moped får enligt lag bara framföras på väg och inte cykelbanor. Klass 2, den gamla mopedtypen, får framföras i högst 25 kilometer i timmen. Denna moped får dock köras på cykelbanor, och det är t.o.m. 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 kilometer i timmen. Ett annat problem är att EU-mopeden även körs på cykelbanor, vilket den alltså inte får. Dessutom finns

det stora problemet att mopeder relativt enkelt trimmas och därmed går betydligt snabbare. Återförsäljare måste ta ett stort ansvar vid försäljning av mopeder. Möjligheten att sätta krav på tillverkarna av mopeder måste undersökas, t.ex. krav på tekniska lösningar som omöjliggör eller kraftigt försvårar borttagandet av strypanordning eller dylikt i syfte att motverka trimmade mopeder.

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 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 EG-direktiv.

Vår viktigaste utgångspunkt är en ökad trafiksäkerhet. Om krav på körkort för moped klass 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 förutsätter vi att regeringen i sin kommande proposition anlägger ett tydligt trafiksäkerhetsperspektiv och föreslår ett samlat förslag vad gäller krav för förarbevis och åldersnivåer, för moped och lätt motorcykel.

10 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 mitträcken 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 krokar 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 till även motorcyklister. Även om det i allmänhet är positivt med vajerräcken får det naturligtvis inte gå ut över mo-

Fel! Okänt namn på

torcyklisterna. Vi menar att Vägverket i framtagandet av skyddsanordningar i högre utsträckning ska utgå ifrån olika trafikanters behov. Detta bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

Vi konstaterar att ett arbete i den riktningen verkar vara på gång genom att Vägverket och SMC (Sveriges Motorcyklister) inlett ett samarbete i dessa frågor.

11 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 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. Barns och ungdomars skolvägar måste göras säkra. Det finns behov av ytterligare åtgärder när det gäller planering av bostadsområden, säkra skolvägar, skolskjutsar m.m. Därför bör ett nationellt säkerhetsprogram för barn tas fram. Detta bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

Vi upprepar förra årets yrkande, eftersom frågan inte behandlades i sak när förslaget avstyrktes. Det är enligt oss inte tillräckligt att hänvisa till att barn och ungdomar är ett prioriterat område eller att hänvisa till hur Vägverket arbetar med barnkonsekvensanalyser. Det är bra men inte tillräckligt!

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 som första åtgärd bör det prövas att genom ökad information få cyklister medvetna om fördelarna med hjälm. Vägverket, eller annan lämplig myndighet, bör få i uppdrag att genom en informations- och upplysningskampanj medvetandegöra allmänheten om riskerna med att inte bära hjälm. Detta bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

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

12 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 allmänna kontroller. 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. De är de som i hög grad kör ovarsamt och orsakar de allra flesta olyckorna!

Vi anser att man bör satsa på fler trafikmedicinska centra 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.

Dessa trafikmedicinska centra 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 centra 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 därför utreda hur s.k. trafikmedicinska centra ska kunna byggas upp i flera län. Detta bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

Vi upprepar yrkandet från förra året, eftersom det i sak inte behandlades i betänkande 2006/07:TU6.

13 Trafikförsäkring

Den borgerliga regeringen har genomdrivit 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 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 är rökarna, alkoholkonsumenterna eller trafikanterna som ensamma skall betala för kostnader

Fel! Okänt namn på

orsakade av rökning, alkohol och bilresor. Det är inte heller så att alla bilister är orsak till sjukvårdskostnader.

Vi vill därför riva upp beslutet om att statens kostnader för trafikskadades sjukpenning och sjukersättning överförs till trafikskadeförsäkringen. I vår motion med anledning av budgetpropositionen reglerar vi därför detta på statens intäktssida.

Stockholm den 5 oktober 2007

Peter Pedersen (v)

Ulla Andersson (v)

Wiwi-Anne Johansson (v)

Kent Persson (v)

Marie Engström (v)

Jacob Johnson (v)