



Trafiksäkerhet

Sammanfattning

I betänkandet behandlar utskottet trafiksäkerhetsfrågor inom vägtrafiken med utgångspunkt från 82 motionsyrkanden som väckts under den allmänna motionstiden hösten 2006.

Utskottet konstaterar att antalet dödade i trafiken minskat till en nivå som är den lägsta sedan andra världskriget, men att det av riksdagen beslutade etappmålet för 2007 inte verkar nås. Enligt utskottets mening är detta olyckligt, inte minst eftersom etappmålet utgör ett viktigt steg på vägen, och ett medel, i arbetet med att uppnå nollvisionen. Enligt utskottet måste slutsatsen av detta bli att de åtgärder som vidtagits sedan målet fastställdes inte varit tillräckligt omfattande eller effektiva.

Det är enligt utskottets mening därför dags att utvärdera hur arbetet med att nå nollvisionen och dess etappmål utvecklats och fortskridit. Frågorna som måste besvaras är vilka åtgärder och faktorer som bidragit till den positiva utvecklingen, vilka faktorer som motverkat att etappmålet uppnås och vilka möjliga åtgärder det är som inte vidtagits över huvud taget. Det krävs sedan ett handlingskraftigt trafiksäkerhetsarbete där de effektivaste åtgärderna prioriteras. Utskottet understryker i sammanhanget att trafiksäkerhetsmålet är ett av sex delmål och att trafiksäkerhetsarbetet måste ses som en del i arbetet med att uppnå de sex delmålen eftersom vissa insatser bidrar till flera av dessa.

Utskottet lyfter fram ett antal områden av särskild vikt i detta arbete, varav arbetet med att minska förekomsten av alkohol är ett. Då de alkohol- och drogrelaterade olyckorna inte minskat under senare år krävs ytterligare åtgärder för att vända utvecklingen. Arbetet måste inriktas såväl på generella åtgärder för att påverka attityder och förhållningssätt till alkohol i samhället i stort som på mer direkta åtgärder vilka fokuserar på alkohol i trafiken. Sådana åtgärder kan vara skärpt lagstiftning inom området, förstärkta kontrollåtgärder, opinionsbildande verksamhet, förändrade rutiner vid offentlig upphandling samt förbättrad utbildning i körskolorna och skolan.

Utskottet uppmärksammar även att utvecklingen vad avser omkomna barn, mopedister och motorcyklister inte varit så positiv som för andra trafikantkategorier under det senaste året. Dessa grupper bör därför uppmärksammas särskilt. Vidare understryker utskottet vikten av att transportsystemet utformas med hänsyn även till de funktionshindrades särskilda förutsättningar.

Trafikövervakning är enligt utskottets mening ett av de viktigaste och effektivaste verktygen i arbetet för en förbättrad trafiksäkerhet. Enligt utskottets mening är det viktigt att fokusera på de områden som har störst vikt för trafiksäkerheten, såsom polisen gjort i den nyligen framtagna strategin och handlingsplanen. Den automatiska hastighetsövervakningen är här ett viktigt komplement, som möjliggör ett effektivare utnyttjande av polisens resurser. Utskottet välkomnar även de höjda bötesbeloppen och sänkta rapporteringsgränserna vid hastighetsöverträdelser. Olika typer av övervakning, sanktionsmöjligheter samt informationskampanjer är enligt utskottets mening medel som får störst effekt ifall de utformas utifrån en samlad strategi med syftet att förbättra trafikanternas beteende i trafiken.

Angående förarutbildningen anges att de krav som ställs på den enskilda trafikanten måste utgå ifrån de högt ställda ambitionerna för trafiksäkerhetsarbetet samt att detta är en syn som måste prägla alla överväganden kring körkorts-, utbildnings- och behörighetsfrågor. Utskottet konstaterar även med tillfredsställelse att det för tillfället bedrivs ett intensivt utredningsarbete inom området samt att regeringen aviserat två propositioner med förslag till förändringar av förarutbildningen.

I sammanhanget behandlar utskottet även ett antal andra trafiksäkerhetsfrågor såsom trafikmedicin, hastighetsbegränsningar, fordonsutrustning och olika trafikbestämmelser.

Utskottet avstyrker behandlade motionsförslag med hänvisning till aviserade propositioner, pågående utredningar, förutsatta åtgärder samt rollfördelningen inom trafiksäkerhetsområdet, där flera frågor avgörs av regeringen eller ansvariga myndigheter.

Till betänkandet fogas elva reservationer och två särskilda yttranden.

Innehållsförteckning

Sammanfattning	1
Utskottets förslag till riksdagsbeslut	5
Redogörelse för ärendet	9
Ärendet och dess beredning	9
Utskottets överväganden	10
Mål och prioriteringar	10
Alkohol i trafiken	17
Övervakning och sanktioner	25
Körkorts-, utbildnings- och behörighetsfrågor m.m.	29
Barn i trafiken	32
Funktionshindrade	36
Cyklister, mopedister och motorcyklister	38
Trafikmedicin	41
Mobiltelefoni	43
Standardutrustning	46
Olycksrapportering	47
Hastigheter	48
Vägningsplikten	49
NTF	49
Eftersök av trafikskadat vilt	50
Samhällsekonomiska kalkyler	51
Reservationer	53
1. Alkohol i trafiken, punkt 2 (s, v, mp)	53
2. Övervakning och sanktioner, punkt 4 (mp)	54
3. Körkorts-, utbildnings- och behörighetsfrågor, punkt 5 (s, v, mp)	55
4. Behörigheter för utryckningsfordon m.m., punkt 6 (mp)	56
5. Barn i trafiken, punkt 7 (s, v, mp)	57
6. Cyklister, mopedister och motorcyklister, punkt 9 (s, v, mp)	58
7. Trafikmedicin, punkt 10 (s, v, mp)	59
8. Mobiltelefoni, punkt 11 (v, mp)	60
9. NTF, punkt 16 (s, v, mp)	62
10. Eftersök av trafikskadat vilt, punkt 17 (s)	63
11. Samhällsekonomiska kalkyler, punkt 18 (mp)	64
Särskilda yttranden	65
1. Mål och prioriteringar, punkt 1 (v)	65
2. Fond för installation av alkoholås, punkt 3 (v)	65
<i>Bilaga</i>	
Förteckning över behandlade förslag	66
Motioner från allmänna motionstiden hösten 2006	66
<i>Tabeller</i>	
Antalet dödade i vägtrafikolyckor åren 1996–2006	13
Antalet anmälda rattfylleribrott under perioden 2000–2005	19
Andelen omkomna personbilsförare med alkohol i blodet	20

Dödade på motorcykel, moped och cykel 38

Utskottets förslag till riksdagsbeslut

1. Mål och prioriteringar

Riksdagen avslår motionerna

2006/07:T358 av Peter Pedersen m.fl. (v) yrkande 1 och

2006/07:T385 av Anita Brodén och Annika Qarlsson (fp, c) yrkandena 1, 2 och 4.

2. Alkohol i trafiken

Riksdagen avslår motionerna

2006/07:So464 av Maria Wetterstrand m.fl. (mp) yrkande 40,

2006/07:T284 av Jan Björkman m.fl. (s),

2006/07:T305 av Leif Jakobsson (s),

2006/07:T358 av Peter Pedersen m.fl. (v) yrkandena 2, 3 och 5,

2006/07:T382 av Lars Wegendal och Carina Adolfsson Elgestam (båda s) yrkande 2,

2006/07:T391 av Leif Pettersson och Fredrik Lundh (båda s) yrkandena 1 och 2,

2006/07:T412 av Anneli Särnblad och Carin Runeson (båda s) och

2006/07:T420 av Karin Svensson Smith m.fl. (mp) yrkandena 12 och 13.

Reservation 1 (s, v, mp)

3. Fond för installation av alkoholås

Riksdagen avslår motion

2006/07:T358 av Peter Pedersen m.fl. (v) yrkande 4.

4. Övervakning och sanktioner

Riksdagen avslår motionerna

2006/07:T311 av Susanne Eberstein och Jasenko Omanovic (båda s),

2006/07:T359 av Karin Svensson Smith m.fl. (mp) yrkande 21,

2006/07:T370 av Björn Hamilton (m),

2006/07:T420 av Karin Svensson Smith m.fl. (mp) yrkandena 1, 2, 8 och 9 samt

2006/07:MJ391 av Peter Eriksson m.fl. (mp) yrkande 37.

Reservation 2 (mp)

5. Körkorts-, utbildnings- och behörighetsfrågor

Riksdagen avslår motionerna

2006/07:T214 av Birgitta Sellén och Solveig Zander (båda c) yrkandena 1 och 2,

2006/07:T218 av Lars-Ivar Ericson och Johan Linander (båda c),

2006/07:T276 av Stefan Tornberg (c),

2006/07:T277 av Staffan Danielsson och Anders Åkesson (båda c),

2006/07:T280 av Helene Petersson i Stockaryd (s),
2006/07:T358 av Peter Pedersen m.fl. (v) yrkandena 6 och 12,
2006/07:T372 av Catherine Persson (s) i denna del,
2006/07:T382 av Lars Wegendal och Carina Adolfsson Elgestam (bå-
da s) yrkande 1 och
2006/07:T429 av Tomas Eneroth (s).

Reservation 3 (s, v, mp)

6. Behörigheter för utryckningsfordon m.m.

Riksdagen avslår motion

2006/07:T420 av Karin Svensson Smith m.fl. (mp) yrkandena 10
och 15.

Reservation 4 (mp)

7. Barn i trafiken

Riksdagen avslår motionerna

2006/07:T228 av Catharina Bråkenhielm (s),

2006/07:T328 av Ulf Sjösten (m) och

2006/07:T358 av Peter Pedersen m.fl. (v) yrkande 14.

Reservation 5 (s, v, mp)

8. Funktionshindrade

Riksdagen avslår motionerna

2006/07:T329 av Lennart Sacrédeus (kd) och

2006/07:T352 av Johan Linander och Birgitta Sellén (båda c) yrkan-
dena 1 och 2.

9. Cyklister, mopedister och motorcyklister

Riksdagen avslår motionerna

2006/07:T233 av Inger Jarl Beck (s),

2006/07:T281 av Lars Wegendal (s),

2006/07:T358 av Peter Pedersen m.fl. (v) yrkandena 13 och 15 samt

2006/07:T372 av Catherine Persson (s) i denna del.

Reservation 6 (s, v, mp)

10. Trafikmedicin

Riksdagen avslår motionerna

2006/07:T230 av Barbro Westerholm (fp) yrkandena 1 och 2,

2006/07:T231 av Inger Jarl Beck (s),

2006/07:T243 av Kjell Eldensjö (kd),

2006/07:T248 av Susanne Eberstein och Agneta Lundberg (båda s),

2006/07:T349 av Staffan Danielsson (c),

2006/07:T358 av Peter Pedersen m.fl. (v) yrkande 16 och

2006/07:T382 av Lars Wegendal och Carina Adolfsson Elgestam (bå-
da s) yrkande 3.

Reservation 7 (s, v, mp)

11. Mobiltelefoni

Riksdagen avslår motionerna
2006/07:T232 av Inger Jarl Beck (s),
2006/07:T312 av Susanne Eberstein (s),
2006/07:T336 av Anita Brodén (fp) yrkandena 2 och 3,
2006/07:T358 av Peter Pedersen m.fl. (v) yrkandena 9–11,
2006/07:T366 av Yilmaz Kerimo (s),
2006/07:T368 av Björn Hamilton (m) och
2006/07:T396 av Annelie Enochson (kd).

Reservation 8 (v, mp)

12. Standardutrustning

Riksdagen avslår motionerna
2006/07:T225 av Agneta Gille (s),
2006/07:T363 av Agneta Gille (s),
2006/07:T398 av Sylvia Lindgren (s) och
2006/07:T410 av Kurt Kvarnström och Carin Runeson (båda s).

13. Olycksrapportering

Riksdagen avslår motionerna
2006/07:T201 av Barbro Westerholm (fp),
2006/07:T336 av Anita Brodén (fp) yrkande 1 och
2006/07:T385 av Anita Brodén och Annika Qarlsson (fp, c) yrkande
3.

14. Hastigheter

Riksdagen avslår motion
2006/07:T205 av Magdalena Andersson (m).

15. Väjningsplikten

Riksdagen avslår motion
2006/07:T222 av Lars Elinderson (m).

16. NTF

Riksdagen avslår motion
2006/07:T388 av Karin Åström m.fl. (s) yrkandena 1–4.

Reservation 9 (s, v, mp)

17. Eftersök av trafikskadat vilt

Riksdagen avslår motionerna
2006/07: MJ228 av Jörgen Johansson m.fl. (c) yrkande 2 och
2006/07: MJ336 av Karl Gustav Abramsson m.fl. (s) yrkande 5.

Reservation 10 (s)

18. Samhällsekonomiska kalkyler

Riksdagen avslår motion

2006/07:T420 av Karin Svensson Smith m.fl. (mp) yrkande 11.

Reservation 11 (mp)

Stockholm den 20 februari 2007

På trafikutskottets vägnar

Anders Karlsson

Följande ledamöter har deltagit i beslutet: Anders Karlsson (s), Jan-Evert Rådström (m), Ulla Löfgren (m), Christina Axelsson (s), Margareta Cederfelt (m), Sven Bergström (c), Hans Stenberg (s), Christer Winbäck (fp), Claes-Göran Brandin (s), Sten Nordin (m), Annelie Enochson (kd), Lisbeth Grönfeldt Bergman (m), Peter Pedersen (v), Pia Nilsson (s), Karin Svensson Smith (mp), Lars Mejern Larsson (s) och Irene Oskarsson (kd).

Redogörelse för ärendet

Ärendet och dess beredning

Detta betänkande omfattar trafiksäkerhetsfrågor inom vägtrafiken med utgångspunkt från 82 motionsyrkanden som väckts under den allmänna motionstiden hösten 2006.

I samband med beredning av ärendet har utskottet sammanträffat med Vägverket, Vägtrafikinspektionen, NTF och Sveriges Trafikskolors Riksförbund. Vidare har ett antal skrivelser i ärendet kommit in till utskottet.

Utskottets överväganden

Mål och prioriteringar

Utskottets förslag i korthet

Motionsförslag om mål och prioriteringar för trafiksäkerhetsarbetet avstyrks av utskottet, med hänvisning bl.a. till beslutad utvärdering av trafiksäkerhetsarbetet och pågående arbete med att ta fram ett nytt etappmål.

Jämför särskilt yttrande 1 (v).

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 ska det långsiktiga målet för trafiksäkerheten vara att ingen ska dödas eller skadas allvarligt inom vägtransportssystemet, och att transportsystemets utformning och funktion ska 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 procent eller 270 personer till år 2007 räknat från 1996 års nivå.

Härefter har de ovan nämnda besluten behandlats av riksdagen vid ett flertal tillfällen, senast under våren 2006. Utskottet uttalade då i sitt av riksdagen godkända betänkande (bet. 2005/06:TU13) att utskottet ansåg att dessa mål skulle ligga fast.

Vägverkets verksamhetsmål

Vägverket är central förvaltningsmyndighet med ett samlat ansvar, sektorsansvar, för hela vägtransportssystemet. Av Vägverkets instruktion framgår att verket ska verka för att de transportpolitiska målen uppnås och att Vägverket inom ramen för sitt sektorsansvar ska 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 2007 anges att det långsiktiga målet för verksamhetsgrenen En säker trafik är att antalet dödade och svårt skadade till följd av vägtrafikolyckor ska minska och antalet dödade i vägtrafikolyckor ska understiga 270 personer 2007 inom hela vägtransportsektorn. Därutöver anger regeringen två mål för Vägverket. Det ena målet är att Vägverket ska genomföra kostnadseffektiva åtgärder på det statliga vägnätet som

leder till att antalet dödade i vägtrafikolyckor under 2007 minskar med minst 20 personer jämfört med 2006. Det andra målet är att åtgärder som syftar till att förbättra barns och ungas trafiksäkerhet ska prioriteras.

Vägtrafikinspektionen

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

1. 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.
2. 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.
3. Att samverka med andra aktörer i syfte att öka trafiksäkerheten på väg.
4. Att initiera forskning och utveckling inom trafiksäkerhetsområdet och följa sådan forskning som har betydelse för inspektionens verksamhet.

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 ska 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 ska 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 procent under perioden. För att nå målet borde minskningen ha uppgått till 25 procent. 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 procent). I åtta andra länder (Belgien, Danmark, Grekland, Spanien, Irland, Österrike, Finland och Storbritannien) har vissa positiva resultat uppnåtts (–5 procent). 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 ratt-onykterhet, hastighetsbegränsningar och bilbältesanvändning. De omfattar alla former av vägtransporter, och genomförandet följs upp av experter från medlemsländerna och kommissionen.

Strategier för ökad vägtrafiksäkerhet

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

- En satsning på de farligaste vägarna
- Säkrare trafik i tätort
- Trafikantens ansvar betonas
- Säker cykeltrafik
- Kvalitetssäkring av transporter
- Krav på vinterdäck
- Svensk teknik utnyttjas bättre
- Ansvar för dem som utformar vägtrafiksystemet
- Samhällets hantering av trafikbrott
- Frivilligorganisationers roll
- Alternativa finansieringsformer för nya vägar.

Detta program har, sedan det presenterades, 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

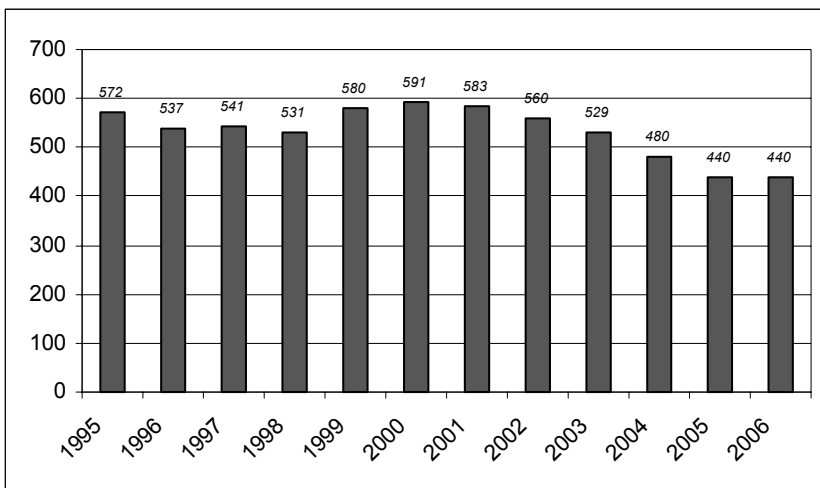
större utsträckning omfattar beteendefrågor. Nationell samling prioriterar tre problemområden, nämligen förbättrad hastighetsanpassning, ökad trafiknykterhet samt barn och unga i trafiken.

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

Utvecklingen av antalet omkomna i vägtrafiken

I nedanstående diagram redovisas antalet döda i vägtrafiken under perioden 1996 till 2006. Slutliga uppgifter för 2006 kommer i mars då olyckor till följd av sjukdomsfall tagits bort och sena dödsfall tillkommit, men Vägverket gör den preliminära bedömningen att något under 440 personer omkom i vägtrafikolyckor under detta år. Detta är något färre än under 2005 och det lägsta antalet sedan andra världskriget. Av de omkomna var 75 procent män, vilket är i samma nivå som under de senaste åren. Enligt Vägverket är utvecklingen det senaste året positiv när det gäller cyklister och äldre medan antalet omkomna motorcyklister, mopedister och barn ökar. Fler personer har under 2006 omkommit i möteskollisioner, men däremot färre i singelolyckor.

Antalet dödade i vägtrafikolyckor åren 1996–2006



Tidigare riksdagsbehandling

Vid flera tillfällen har trafikutskottet diskuterat utvecklingen av antalet döda och skadade i vägtrafiken. I betänkande 2005/06:TU13 framhöll utskottet 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 lyfte även fram kommunernas trafiksäkerhetsarbete som särskilt framgångsrikt eftersom antalet förolyckade har minskat mer på det kommunala vägnätet än på det statliga vägnätet.

Enligt utskottets vid detta tillfälle redovisade mening skulle nollvisionen ligga fast. Utskottet konstaterade dock att minskningen av antalet omkomna i trafiken inte sker i önskad omfattning och att det således finns en risk för att etappmålet om högst 270 dödade 2007 inte kommer att uppnås. Utskottet uttryckte sin oro över detta förhållande eftersom etappmålet har varit ett viktigt delmål att sträva mot för att successivt förverkliga nollvisionen.

Utskottet konstaterade vidare 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 ansåg 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 ansåg 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 ska uppnås. Enligt utskottets mening var det också väsentligt att det sker ett utvecklingsarbete när det gäller olika åtgärders effektivitet, vilket även innefattar kostnader för olika åtgärder. Utskottet utgick från att regeringen återkommer till riksdagen med en bedömning av etappmålet och frågor som rör formuleringen av ett nytt etappmål. Därutöver ville 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 ska dödas eller skadas allvarligt inom vägtransportssystemet. 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 utgick utskottet från att regeringen återkommer till riksdagen med ett fördjupat beslutsunderlag.

Vid behandlingen av regeringens budgetproposition för år 2007 välkomnade utskottet att regeringen avser att se över de transportpolitiska målen, och utskottet såg positivt på att regeringen kommer att ta initiativ till en process där justerade och utvecklade transportpolitiska utgångspunkter tas fram.

Utskottet konstaterade vidare att regeringen kommer att genomföra en långsiktig planeringsomgång för infrastrukturen där ekonomiska ramar och inriktning läggs fast, samt att en större del av investeringarna ska ske inom vägsektorn.

Uppdrag att ta fram nytt etappmål

Den förra regeringen beslutade den 14 juni 2006 om ett uppdrag till Vägverket att föreslå ett nytt etappmål för trafiksäkerhetsutvecklingen i vägtransportsystemet efter 2007. I uppdraget ingår att ta fram underlag för det fortsatta trafiksäkerhetsarbetet enligt nollvisionen. Vägverket ska i sitt underlag uppskatta kostnader, liksom uppskatta det statistiska värdet av räddat liv, för att nå det föreslagna målet. Vägverket ska låta en oberoende instans utvärdera hur arbetet med att nå nollvisionen och dess etappmål utvecklats och fortskridit. Utvärderingen ska bl.a. beakta hur medborgarna har uppfattat och tagit del i arbetet med att nå etappmålet. Vägverket ska bereda andra berörda aktörer tillfälle att medverka i arbetet. Uppdraget ska redovisas till regeringen senast den 1 januari 2008.

Motionerna

I motion 2006/07:T358 av Peter Pedersen m.fl. (v) anføres att de stora trafiksäkerhetsproblemen i dag handlar om trafikanternas beteende vad gäller i första hand hastighet, nykterhet och bilbälten samt att en logisk konsekvens av detta är att flytta över hela eller delar av sektorsansvaret för trafiksäkerheten från Vägverket till Rikspolisstyrelsen. Regeringen bör därför utreda om och i vilken grad detta är möjligt samt vilka gränsdragningar mellan dessa myndigheter som i så fall är nödvändiga (yrkande 1).

Anita Brodén och Annika Qarlsso (fp, c) redogör i motion 2006/07:T385 för riksdagens beslut om nollvisionen. Det konstateras att antalet döda i trafiken minskat, men att etappmålet om inte mer än 270 döda år 2007 ändå inte verkar uppnås. Enligt motionärerna krävs därför ett fortsatt engagemang och ytterligare insatser (yrkande 2).

För att det fortsatta nollvisionsarbetet ska få önskad effekt krävs enligt motionärernas mening en oberoende granskning av genomförda åtgärder. Denna granskning bör sedan utgöra en utgångspunkt för fortsatta beslut och prioriteringar (yrkande 4).

Vidare efterfrågas en satsning på informationsarbete samt spridning av goda exempel på trafiksäkerhetsarbete. Detta eftersom alla trafikanter måste få en förbättrad insikt i hur viktigt det är med ett säkert beteende i trafiken (yrkande 1).

Utskottets ställningstagande

Det är positivt att antalet dödade i trafiken under de senaste åren fortsätter att minska och att antalet dödade i vägtrafiken i dag är det lägsta sedan andra världskriget. Utskottet tvingas dock konstatera att det av riksdagen beslutade etappmålet för 2007 inte verkar nås. Det är olyckligt, inte minst eftersom etappmålet utgör ett viktigt steg på vägen, och ett medel, i arbe-

tet med att uppnå nollvisionen. Slutsatsen måste följaktligen bli att de åtgärder som vidtagits sedan målet fastställdes inte varit tillräckligt omfattande eller effektiva.

Enligt utskottets mening manar detta till eftertanke. Det är dags att utvärdera hur arbetet med att nå nollvisionen och dess etappmål utvecklats och fortskridit. Frågorna som måste besvaras är vilka åtgärder och faktorer som bidragit till den positiva utvecklingen, vilka faktorer som motverkat att etappmålet uppnås och vilka möjliga åtgärder det är som inte vidtagits över huvud taget. Detta arbete måste bedrivas förutsättningslöst. Det krävs sedan ett handlingskraftigt trafiksäkerhetsarbete som bygger på faktabaserade prioriteringar där de effektivaste åtgärderna väljs. Såsom utskottet påtalat i andra sammanhang, bl.a. vid behandlingen av budgetpropositionen, måste samhällsekonomiska bedömningar spela en viktig roll i detta arbete. Vägverkets uppdrag med att ta fram förslag till nytt etappmål kommer att vara ett viktigt bidrag, liksom uppdraget att låta en oberoende instans utvärdera hur arbetet med att nå nollvisionen och dess etappmål utvecklats och fortskridit.

Enligt utskottets mening är det också viktigt att understryka att trafiksäkerhetsmålet är ett av sex delmål. Trafiksäkerhetsarbetet måste därför ses som en del i arbetet med att uppnå de sex delmålen eftersom vissa insatser bidrar till flera av dessa. Det är därför enligt utskottets mening positivt att regeringen kommer att ta initiativ till en process där justerade och utvecklade transportpolitiska utgångspunkter tas fram samt att detta arbete kommer att involvera alla viktiga aktörer och resultera i en ny, framåtblickande, transportpolitik.

Vad utskottet anfört om behovet av eftertanke och utvärdering av gjorda insatser, för att på lång sikt kunna prioritera bättre bland möjliga åtgärder, innebär inte att utredningarna måste inväntas innan några nya åtgärder vidtas. Trafiksäkerhetsarbetet måste snarare intensifieras. Utskottet kommer i andra avsnitt i detta betänkande att återkomma till ett antal frågor såsom alkohol i trafiken, körkortsfrågor och hastigheter. Syftet med här behandlade förslag i motion 2006/07:T385 (fp, c) kan därmed anses tillgodosett, och motionen avstyrks.

Angående förslaget att överföra hela eller delar av ansvaret för trafiksäkerhetsarbetet från Vägverket till Rikspolisstyrelsen vill utskottet påminna om att Vägverket inom ramen för sitt sektorsansvar ska vara samlade, stödjande och pådrivande i förhållande till övriga berörda parter. Detta innebär inte att Rikspolisstyrelsen inte har något ansvar att verka för en förbättrad trafiksäkerhet. Utskottet ser inget behov av ett initiativ från riksdagen i denna fråga. Förslaget avstyrks.

Alkohol i trafiken

Utskottets förslag i korthet

Utskottet konstaterar att de alkohol- och drogrelaterade olyckorna inte minskat under senare år samt att det krävs kraftfulla åtgärder för att vända utvecklingen. Aktuella motionsförslag avstyrks med hänvisning till pågående beredning av ett antal aktuella utredningsförslag.

Jämför reservation 1 (s, v, mp) och särskilt yttrande 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 gradindelat brott – rattfylleri och grovt rattfylleri. För det andra sänktes den nedre straffbarhetsgränsen från 0,5 till 0,2 promille. 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 promille, 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 ska 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.

Nationell alkoholhandlingsplan

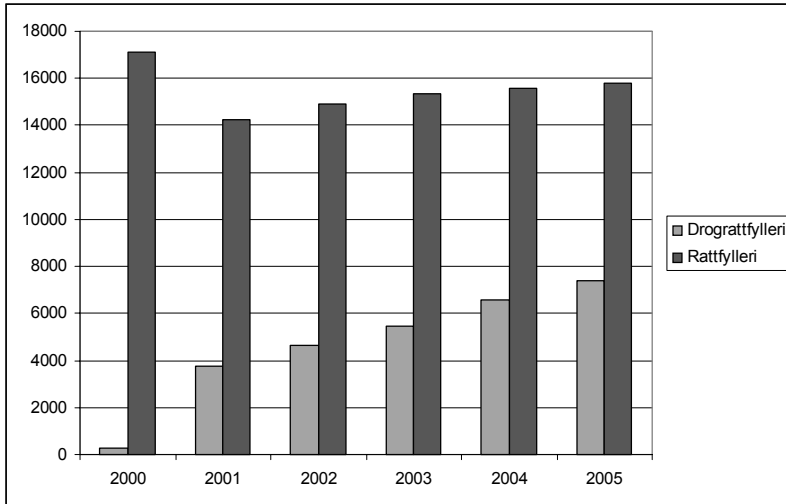
Riksdagen beslutade, efter förslag från regeringen (prop. 2005/06:30, bet. 2005/06:SoU12, rskr. 156) den 22 februari 2006 om en nationell alkoholhandlingsplan. Syftet med planen är att ange inriktningen för hur en förstärkning av samhällets insatser under åren 2006–2010 ska genomföras samt för hur insatserna ska 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 ska nås genom insatser för att minska den totala alkoholkonsumtionen och insatser 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 ska förekomma i samband med trafiken. Alkoholpolitiken ska 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.

Utvecklingen

De lagstiftningsreformer som genomfördes 1990 och 1994 ledde till att rattfylleribrottsligheten minskade under 1990-talet. Under senare tid har antalet anmälda brott ökat för varje år, vilket framgår av nedanstående tabell. År 2005 anmäldes drygt 23 200 rattfylleribrott, varav ca 7 420 var rattfylleri under påverkan av narkotika. Det är en ökning av rattfylleribrotten, inklusive rattfylleri under påverkan av narkotika, med 5 procent jämfört med år 2004. Enligt Brottsförebyggande rådet styrs utvecklingen av anmälda brott då det gäller rattfylleri till stor del av hur aktiv polisen är med kontroller. Mycket tyder på att en faktisk ökning av rattfylleribrottsligheten har ägt rum. En orsak är att antalet förare med misstänkt alkohol- och/eller drogpåverkan i samband med trafikolyckor har ökat. Det finns också ett dokumenterat samband mellan ökad alkoholkonsumtion och ökat antal rattfylleribrott. Enligt Vägverket leder en ökning av konsumtionen med 1 procent till en ökning av rattfylleribrotten med 0,6 procent. Alkoholkonsumtionen har ökat markant under 2000-talet.

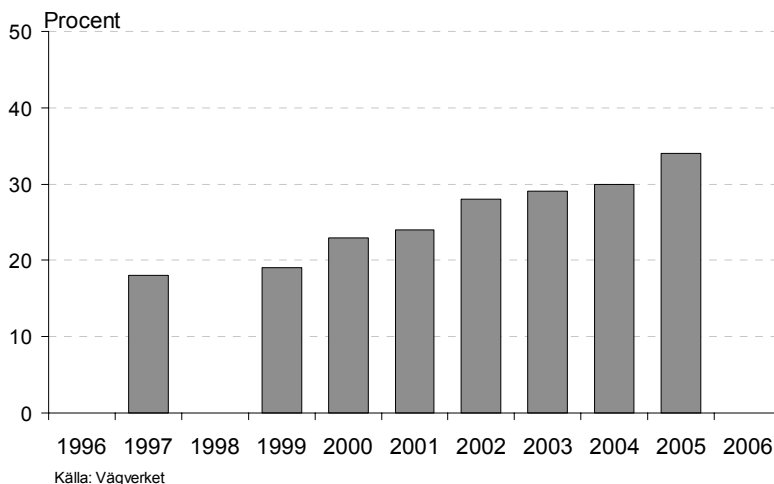
Antalet anmälda rattfylleribrott under perioden 2000–2005

Källa: Brottsförebyggande rådet.

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. Ett annat mått är andelen omkomna personbilsförare med alkohol i blodet, som redovisas nedan.

Majoriteten av dem som misstänks för rattfylleribrott är män. Men andelen kvinnor har ökat tämligen konstant sedan 1975. En ökning av kvinnors bilkörande och samtidigt en förändring av deras alkoholkonsumtion är troligen förklaringen till denna utveckling.

Andelen omkomna personbilsförare med alkohol i blodet



Utredningar

Alkolås

Regeringen har tillkallat en särskild utredare, Karin Svensson Smith, som haft till uppgift att överväga möjligheterna att så fort som möjligt, men senast år 2012, införa ett krav på alkolås eller andra tekniska system som förhindrar rattfylleri i alla nya bilar som är registrerade i Sverige (dir. 2004:135).

Utredaren presenterade den 1 september 2005 ett delbetänkande (SOU 2005:72, Alkolås – nyckeln till nollvisionen). Av betänkandet framgår att utredningens utgångspunkt är ett allmänt nyttjande av alkolås. Alkolås 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 alkolås 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 ska, 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 ska kunna förskriva att alkolås ska användas, vilket ska anges som ett allmänt villkor i körkortslagstiftningen.

I utredningens slutbetänkande Öppna möjligheter med alkolås (SOU 2006:72) som överlämnades i juni 2006 görs bedömningen att ett författningsreglerat krav på alkolås bör införas för personbilar, lastbilar, bussar,

snöskoter (terrängskoter) och lok. När det gäller mopeder och motorcyklar anges att det finns ett behov av alkolås även för dessa fordonskategorier, men att alkolåsen behöver anpassas särskilt för dessa fordon.

Vidare konstateras att ett krav på alkolås i alla nya personbilar som registreras från 2012 och i alla lastbilar som registreras från 2010 förutsätter någon typ av medgivande från EU. Utredningen föreslår därför att regeringen fullföljer den propå som lämnats till EU om samarbete angående alkolås i vägfordon mellan kommissionen och Sverige med en formell ansökan om tillstånd för Sverige att införa nationell lagstiftning om alkolås.

I utredningen föreslås vidare att

- Vägverket blir ansvarigt för kvalitetssäkring av alkolås,
- statliga forskningsmedel öronmärks för utveckling av alkolås,
- en koordineringsgrupp bildas med syftet att främja arbetet med alkolås särskilt på ett internationellt plan,
- de som gjort sig skyldiga till rattfylleri får krav på att endast köra fordon med alkolås som villkor för fortsatt körkortsinnehav,
- utandningsprov ska anges som en prioriterad uppgift i Rikspolisstyrelsens regleringsbrev,
- statens fordon förses med alkolås,
- alkolås i förmånsbilar ska medföra ett sänkt förmånsvärde,
- det ekonomiska ansvaret för trafikolyckor överförs till trafikförsäkringens där alkolås kan vara ett kriterium för en sänkning av försäkringspremierna,
- alkolås görs till villkor i alltfler upphandlingar av transporter.

Förslagen har varit föremål för remissbehandling och bereds för närvarande inom Regeringskansliet.

Rattfyllerilagstiftningen och sjöfyllerilagstiftningen

Regeringen har även tillkallat en särskild utredare (hovrättslagmannen Göran Persson) 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 ska 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, ska 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 ska

avtjäna fängelsestraff för grovt rattfylleri på kriminalvårdsanstalt ska placeras på en anstalt som har särskild programverksamhet anpassad för den som dömts för trafiknykterhetsbrott. Även den som verkställer fängelsestraff genom intensivövervakning ska 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 utvecklets genom den s.k. Skellefteåmodellen ska 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 brottskonkurrens uppgår till åtta års fängelse – är utformade på ett ändamålsenligt sätt, och det saknas anledning att ytterligare höja straffet. Inte heller bör minimistraffet höjas.

Utredningen anser inte att en regel som kriminaliserar eftersupning bör införas. Polisen ska 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 har varit föremål för remissbehandling. Justitiedepartementet har även tagit fram en promemoria med alternativa bedömningar när det gäller vållande till annans död och vållande till kroppsskada eller sjukdom.

Förslagen bereds för närvarande inom Regeringskansliet.

Tidigare riksdagsbehandling

Då utskottet behandlade frågor som handlar om alkohol i trafiken under våren 2006 angavs bl.a. 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. Utskottet påpekade även 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.

Åtgärder som lyftes fram av utskottet var skärpt lagstiftning inom området, förstärkta kontrollåtgärder, opinionsbildande verksamhet, förändrade rutiner vid offentlig upphandling samt förbättrad utbildning i körskolorna och skolan. Användningen av alkolås kan även utgöra ett effektivt verktyg i detta arbete.

Vidare refererade utskottet till den av regeringen beslutade nationella alkoholhandlingsplanen för att förebygga alkoholskador (prop. 2005/06:30, bet. 2005/06:SoU12, rskr. 2005/06:156). Utskottet välkomnade den av regeringen aviserade strategin för samhällets arbete med alkohol- och trafikfrågor och förutsatte att regeringen återkommer till riksdagen med en redovisning av de planerade åtgärderna och de förväntade effekterna av dessa åtgärder.

Utskottet uppmärksammade även Alkolåsutredningen och utgick från att regeringen skyndsamt kommer att bereda dessa frågor så att verksamma åtgärder som minskar alkohol- och drogrelaterade olyckor kan vidtas.

Ytterligare en fråga som berördes var behovet av att säkerställa kvaliteten på de alkolås som finns på marknaden. Utskottet välkomnade att regeringen i sitt regleringsbrev till Vägverket har uppgivit att Vägverket ska vara pådrivande i arbetet med att utveckla säkra och funktionella alkolås. Utskottet angav att riksdagen bör ge regeringen till känna att regeringen säkerställer att det sker en oberoende kvalitetsbedömning av de 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.

Motionerna

Motion 2006/07:T284 av Jan Björkman m.fl. (s) handlar om alkoholrelaterade dödsfall i trafiken. Då genomförda kampanjer och andra åtgärder som syftar till att minska antalet olyckor av denna typ enligt motionärerna inte lett till önskat resultat föreslås att alkolås, redan före 2012, ska bli obligatoriskt på alla svenska och europeiska motorfordon.

Leif Jakobsson (s) pekar i motion 2006/07:T305 på konsekvenserna av en ökad alkoholkonsumtion; det handlar inte minst om ohälsa, missbruk och sociala tragedier. Enligt motionären måste en del i den alkoholpreventiva strategin vara att befästa och utöka de zoner och verksamheter där alkoholen är bannlyst, varav trafiken är en zon. Arbetet med införande av alkolås bör därför beakta vilken effekt alkolås har på totalkonsumtionen.

Peter Pedersen m.fl. (v) anger i motion 2006/07:T358 att alkolås bör bli standard i samtliga nya bilar så fort som möjligt. Samtidigt anges att det på grund av EU-regler antagligen inte är möjligt förrän år 2012. Enligt motionärerna bör offentliga myndigheterna därför gå före och kräva alkolås i alla fordon de använder i sin verksamhet (yrkande 2). Det bör även införas krav på att alla skolskjutsar ska förses med alkolås (yrkande 3).

För att underlätta introduktionen av alkolås i yrkestrafiken föreslås att Vägverket upprättar en fond, vars medel ska användas till att stimulera företagare som installerar alkolås. Vägverket kan bidra med en del av fondmedlen inom befintlig ram men även företag, privatpersoner och stiftelser ska bidra till fonden (yrkande 4).

Med anledning av rattfylleribrotten hänvisar motionärerna till pågående utredning av straffskalorna och föreslår att de som är dömda för rattfylleri inte ska få framföra ett fordon utan alkolås (yrkande 5).

I motion 2006/07:T382 av Lars Wegendal och Carina Adolfsson Elgestam (båda s) hävdas att de steg som tagits mot att införa alkolås i alla bilar är bra och motiverade. Givet den snabba tekniska utvecklingen föreslår motionärerna att regeringen följer utvecklingen och är beredd att återkomma till riksdagen med ett förslag till nytt beslut om alkolås, om det visar sig att teknikutvecklingen finner lämpliga och kostnadseffektiva lösningar som går att genomföra i ett snabbare tempo än vad som i dag planeras (yrkande 2).

I motion 2006/07:T391 av Leif Pettersson och Fredrik Lundh (båda s) efterfrågas åtgärder som minskar förekomsten av alkohol i trafiken. Enligt motionärerna är alkolås ett av de bästa verktygen i detta arbete. Alkolås bör därför vara obligatoriskt i alla nya personbilar i Sverige senast år 2012 (yrkande 1). Vidare anges att Sverige bör bli försöksland inom EU med krav på alkolås i nya personbilar (yrkande 2).

Varje dag färdas ca 400 000 barn med någon form av skoltransport. I syfte att förbättra denna grups säkerhet i trafiken föreslås i motion 2006/07:T412 av Anneli Särnblad och Carin Runeson (båda s) att alkolås ska installeras i de fordon som används för skoltransporter.

Karin Svensson Smith m.fl. (mp) uppmärksammar i motion 2006/07:T420 riksdagens tillkännagivande om att regeringen måste verka för en oberoende kvalitetsbedömning av alkolås. Denna verksamhet, som Motorförarnas Helnykterhetsförbund frivilligt tagit på sig, måste flyttas över till en myndighet. Vägverket bör därför i sitt regleringsbrev få uppdraget att kvalitetssäkra alkolåsen (yrkande 12).

Vidare anges att de som dömts för rattfylleri bör få krav på alkolås inskrivet i körkortet som villkor för fortsatt körkortsinnehav (yrkande 13).

Maria Wetterstrand m.fl. (mp) pekar i motion 2006/07:So464 på att alkolås utöver att förbättra trafiksäkerheten även har en rehabiliterande verkan, vilket är positivt för folkhälsan. Alkolåsutredningens förslag bör därför enligt motionärerna genomföras (yrkande 40).

Utskottets ställningstagande

All trafik på land, till sjöss och i luften liksom på snöskoter måste hållas fri från alkohol och droger. Det är därför med stor oro utskottet konstaterar att de alkohol- och drogrelaterade olyckorna inte minskat under senare

år. Givet frågans vikt kan slutsatsen bara bli att det krävs ytterligare åtgärder för att vända utvecklingen. Arbetet måste präglas av en helhetssyn, där det beaktas att rattfylleriet bara är ett av flera uttryck för de attityder och förhållningssätt till alkohol som även kan observeras i samhället i övrigt. Arbetet måste således inriktas mot såväl generella åtgärder för att påverka attityder och förhållningssätt till alkohol i samhället i stort som mer direkta åtgärder vilka fokuserar på alkohol i trafiken. 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 alkolås kan även utgöra ett effektivt verktyg i detta arbete, vilket tydligt visats av den försöksverksamhet som bedrivits. Frågan har varit föremål för en utredning, vars förslag remissbehandlats och för närvarande bereds inom Regeringskansliet. Utskottet förutsätter att regeringen kommer att överväga här behandlade förslag i den fortsatta beredningen av de förslag som lämnats av Alkolåsutredningen samt den genomförda översynen av rattfyllerilagstiftningen och sjöfyllerilagstiftningen. Utskottet konstaterar med tillfredsställelse att även den för trafiksäkerheten viktiga frågan om eftersupning, enligt vad utskottet erfarit, kommer att hanteras i detta sammanhang. Med vad som ovan anförts avstryks här behandlade motionsförslag.

Utskottet är inte heller berett att tillstyrka förslag till inrättandet av en särskild *fond för installation av alkolås*. Ett motionsförslag med denna innebörd avstyrks följaktligen.

Övervakning och sanktioner

Utskottets förslag i korthet

Med hänvisning till vidtagna och förutsatta åtgärder avstyrker utskottet motionsförslag om trafikövervakning och sanktioner.

Jämför reservation 2 (mp).

Bakgrund

Polisens arbete

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.

Under 2006 började polisen arbeta utifrån en ny strategi och handlingsplan. Inriktningen den närmaste femårsperioden är enligt strategin att

- polisens insatser på trafikområdet ska vidgas från trafikövervakning till trafiksäkerhetsarbete,
- polismyndigheternas ambitionsnivå när det gäller trafiksäkerhetsarbetet ska vara likvärdig i hela landet, de ska arbeta mer enhetligt och
- insatserna på trafikområdet ska vara en del av polisens övriga brottsbekämpning.

Vidare prioriteras följande fyra områden:

- hastighet,
- nykterhet,
- användning av bilbälte, bilbarnstol och hjälm samt
- aggressiv körning.

Automatisk kameraövervakning (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 personskador minskat på de aktuella sträckorna. Utbyggnaden av trafiksäkerhetskameror har fortsatt sedan dess. Vid utgången av 2006 fanns trafiksäkerhetskameror uppsatta på 106 sträckor, eller 190 mil väg. 720 kameror var monterade varav 680 kameror var i gång.

Höjda bötesbelopp

Under 2006 beslutade riksdagen om höjda penningböter vid trafikförseelser. Lägsta belopp för penningböter höjs från 100 kr till 200 kr och högsta belopp från 2 000 kr till 4 000 kr. Högsta belopp för gemensamt straff i penningböter höjs från 5 000 kr till 10 000 kr. Vidare föreslås att lägsta dagsbotsbelopp höjs från 30 kr till 50 kr samt att minsta bötesbelopp för dagsböter höjs från 450 kr till 750 kr. De nya beloppen gäller fr.o.m. den 1 oktober 2006.

Ägaransvar vid hastighetsöverträdelser

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 ska 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.

Frågan har sedermera utretts (SOU 2005:86). Att införa ett ägaransvar skulle, enligt utredningen, kunna leda till att det uppstår konflikter mellan grundläggande straffrättsliga principer som legalitets-, konformitets- och skuldprincipen. 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 ska ha någon form av upplysningsskyldighet om vem som använt fordonet.

Av utredningen framgår att det finns ett antal länder som har infört ett system med ägaransvar för hastighetsförseelser.

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.

Frågan behandlades av utskottet under våren 2006. Utskottet konstaterade att frågan har varit föremål för utredning vid flera tillfällen men att inte resulterat i att något sådant system har föreslagits. Enligt vad utskottet erfarit beror detta bl.a. på att alla juridiska aspekter inte har varit klarlagda. Enligt utskottets uttalade 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 ska drabbas av körkortsåterkallelse eller andra sanktioner. Samtidigt ville utskottet uppmärksamma att det redan i dag finns ett belastningsregister där såväl trafikbrott som annan brottslighet registreras. Utskottet konstaterade vidare 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 ville utskottet erinra om att för nyblivna körkortsinnehavare finns redan en tvåårig prøvotid som för närvarande är föremål för översyn av Vägverket. På grundval av det ovan sagda var inte utskottet berett att i dagsläget föreslå riksdagen att ta några initiativ i frågan om ”pricksystem eller klippkortssystem”. Utskottet utgick från att regeringen tar erforderliga initiativ i frågan.

Motionerna

Enligt vad som anförs i motion 2006/07:T311 av Susanne Eberstein och Jasenko Omanovic (båda s) är det ett problem att motorcyklister inte registreras av de automatiska hastighetskamerorna, då de saknar registreringsskylt fram. Enligt motionärerna bör det därför ställas krav på att även motorcyklar ska ha registreringsskylt fram. Vidare anges att motorcykelns ägare bör bli ansvarig för hastighetsöverträdelsen.

Karin Svensson Smith m.fl. (mp) påtalar i motion 2006/07:T359 de positiva effekterna av automatisk kameraövervakning. Det är ett kostnadseffektivt sätt att sänka medelhastigheterna och därmed förbättra trafiksäkerheten, samtidigt som trafikens klimatpåverkan minskas. Vägverket bör därför öka utbyggnadstakten av kameror för trafikövervakning. 2007–2009 bör ytterligare 450 kameror sättas upp längs de vägar där detta är mest motiverat från säkerhetssynpunkt (yrkande 21).

Ett likalydande förslag framförs i motion 2006/07:MJ391 av Peter Eriksson m.fl. (mp) yrkande 37.

Björn Hamilton (m) redogör i motion 2006/07:T370 för det i flera länder införda körkortssystemet med poängavdrag för smärre trafikförseelser. Enligt motionären innebär ett sådant system att bilförarna blir mer uppmärksamma på trafiklagstiftningen, vilket minskar antalet trafikförseelser. Möjligheterna att införa ett liknande system i Sverige bör därför ses över.

Enligt vad som anförs i motion 2006/07:T420 av Karin Svensson Smith m.fl. (mp) beräknas hastighetsöverträdelser orsaka 150–200 dödsfall i trafiken varje år. Dessutom leder de höga hastigheterna till ökade utsläpp och andra negativa effekter. Då böter vid hastighetsöverträdelse därmed inte verkar vara tillräckligt avskräckande föreslås en sänkning av gränsen vid vilken hastighetsöverträdelser leder till återkallelse av körkort (yrkande 1).

Vidare anges att den allmänna inställningen till fortkörning, speciellt bland män, behöver förändras om nollvisionen ska realiseras. Möjligheterna att införa ett poängsystem liknande det som tillämpas i Danmark bör därför utredas (yrkande 2).

Därutöver anges att resurser för ATK bör öronmärkas inom ramen för de 4,9 miljarder kronor som Vägverket har i årligt trafiksäkerhetsanslag, så att alla dokumenterat farliga vägar kan förses med erforderlig hastighetsövervakning (yrkande 8).

Vidare anförs att fordonsägaren borde vara skyldig att ge upplysning om vem som framfört fordonet vid en överträdelse av gällande hastighetsbegränsning, eftersom detta skulle effektivisera handläggningen av denna ärendetyp och därmed möjliggöra ett bättre utnyttjande av ATK-teknikens potential (yrkande 9).

Utskottets ställningstagande

Trafikövervakning är enligt utskottets mening ett av de viktigaste och effektivaste verktygen i arbetet för en förbättrad trafiksäkerhet. Polisens arbete med att utveckla sina insatser inom detta område är därför ytterst angelägena. Det är viktigt att fokusera på de områden som har störst vikt för trafiksäkerheten, såsom polisen gjort i den nyligen framtagna strategin och handlingsplanen. Den automatiska hastighetsövervakningen är här ett viktigt komplement, som möjliggör ett effektivare utnyttjande av polisens resurser. Enligt utskottets mening är det även viktigt att följa upp resultaten av den nya inriktningen för att på så sätt möjliggöra en kontinuerlig förbättring och effektivisering av verksamheten.

Utskottet välkomnar även de höjda bötesbeloppen och sänkta rapporteringsgränserna vid hastighetsöverträdelser. Olika typer av övervakning, sanktionsmöjligheter samt informationskampanjer är medel som får störst effekt ifall de utformas utifrån en samlad strategi med syftet att förbättra trafikanternas beteende i trafiken.

Såvitt gäller frågan om ett klippkortssystem konstaterar utskottet att frågan varit föremål för behandling i riksdagen tidigare. Vid detta tillfälle angav ett enigt utskott bl.a. att tanken var tilltalande eftersom det ger en tydlig signal till den enskilde att det krävs ett förändrat beteende i trafiken för att man inte ska drabbas av körkortsåterkallelse eller andra sanktioner. Utskottet, som inte ändrat inställning i denna fråga, utgår ifrån att regeringen överväger denna fråga, inte minst utifrån de positiva erfarenheterna i andra europeiska länder, och återkommer till riksdagen med sin bedömning i frågan.

Slutligen, angående förslaget om att kräva registreringsskylt fram på motorcyklar, är utskottet av meningen att detta inte är en fråga som det ankommer på riksdagen att besluta om.

Med vad som ovan anförts avstyrker utskottet här behandlade motionsförslag.

Körkorts-, utbildnings- och behörighetsfrågor m.m.

Utskottets förslag i korthet

Utskottet föreslår att riksdagen avslår motionsförslag om körkorts-, utbildnings- och behörighetsfrågor. Utskottet hänvisar till pågående beredning av frågorna.

Jämför reservationerna 3 (s, v, mp) och 4 (mp).

Motionerna

Enligt vad som anförs i motion 2006/07:T214 av Birgitta Sellén och Solveig Zander (båda c) är ungdomars kunskaper i trafik- och fordonsfrågor otillräckliga, vilket visar sig inte minst genom alla mopedolyckor. Motionärerna föreslår därför att ett särskilt förarbevis ska krävas av alla som kör moped (yrkande 1).

Vidare anges att dagens åldersgräns för moped är problematisk, eftersom det är svårt att förklara för ungdomar som är födda sent på året varför de inte får börja köra moped vid samma tidpunkt som de klasskamrater som är födda tidigt på året. Möjligheten för ungdomar att få köra moped det år som de fyller 15 år bör därför utredas (yrkande 2).

Lars-Ivar Ericson och Johan Linander (båda c) uppmärksammar i motion 2006/07:T218 att antalet olyckor och dödsfall bland unga förare ökar. Enligt motionärerna är en förklaring att många kör drogpåverkade. I syfte att vända denna trend förespråkas obligatorisk undervisning i drogfrågor under körkortsutbildningen, exempelvis med filmvisningar, diskussioner samt värderings- och upplevelsebaserade övningar.

Stefan Tornberg (c) pekar i motion 2006/07:T276 på att Vägverket aviserat nedläggning av ett antal provorter, vilket enligt vad som anförs i motionen kommer att innebära försämrade möjligheter att ta körkort i vissa delar av landet. Motionären understryker vikten av att det ska vara möjligt att ta körkort i hela landet och motsätter sig mot denna bakgrund nämnda förslag.

Staffan Danielsson och Anders Åkesson (båda c) kräver i motion 2006/07:T277 åtgärder som motverkar att allt färre tar allt dyrare körkort, exempelvis en översyn av teoriprovet utformning och svårighetsgrad, sänkt moms på utbildningen, certifierade trafikskolor som kan examinera körkortsaspiranter och ett ökat inslag av trafikkunskap i skolan.

Helene Petersson (s) föreslår i motion 2006/07:T280 att teoretiskt prov och förarbevis ska krävas även för att få köra moped klass II, eftersom det borde vara ett krav att känna till regler och bestämmelser i trafiken oavsett fordonstyp och fart.

Peter Pedersen m.fl. (v) uttrycker i motion 2006/07:T358 sin oro över det ökade antalet mopedolyckor. Motionärerna menar att denna fråga måste sättas in i ett större sammanhang, där hänsyn även tas till olyckor med lätta motorcyklar. Regeringen bör därför utifrån ett trafiksäkerhetsperspektiv återkomma med ett samlat förslag på krav för förarbevis och åldersnivåer när det gäller mopeder och lätt motorcykel (yrkande 12).

Vidare krävs att regeringen skyndsamt återkommer med förslag till riksdagen så att den obligatoriska riskutbildningen inom körkortsutbildningen kan kompletteras med riskutbildning om alkohol och droger (yrkande 6).

Catherine Persson (s) föreslår i motion 2006/07:T372 flera åtgärder med syftet att minska antalet olyckor med EU-mopeder. Regeringen föreslås undersöka och överväga möjligheterna till omklassificering av fordonet, höjd åldersgräns samt ökad utbildning och test för att få fordonet (i denna del).

I motion 2006/07:T382 av Lars Wegendal och Carina Adolfsson (båda s) föreslås obligatorisk utbildning för de motorcykelförare som är ovana att framföra motorcykel, exempelvis eftersom de tagit körkort innan 1976 och därmed fått A-behörighet utan att genomgå särskild utbildning för motorcykel. Dessa lektioner skulle kunna ske i ett samarbete med existerande motorcykelorganisationer (yrkande 1).

I motion 2006/07:T420 av Karin Svensson Smith m.fl. (mp) föreslås att Vägverket ges i uppdrag att fastställa en plan för utbildning samt förarprov som ska vara obligatoriskt för att få behörighet att köra utryckningsfordon. Det är enligt motionärerna inte mer än rimligt att exempelvis föraren av en brandbil vid uttryckning erlagt förarbevis för det fordon han eller hon framför i hög hastighet (yrkande 10).

Vidare uppmärksammas riksdagsbeslutet om obligatorisk riskutbildning som en del av körkortsutbildningen. Motionärerna menar att detta moment måste utgöra ett separat inslag i utbildningen och inte slås samman med halkkörningen eller andra eventuella obligatoriska moment i körkortsutbildningen (yrkande 15).

I dag finns goda möjligheter för andra EU-medborgare, samt även medborgare från några övriga länder utanför EU, att relativt skyndsamt få sina körkort godkända i Sverige. Detta gäller följaktligen inte forna medborgare från Ryssland och Ukraina. I motion 2006/07:T429 av Tomas Eneroth (s) föreslås en översyn av dessa regler, med syftet att underlätta integrationen av invandrare från dessa länder.

Utskottets ställningstagande

De krav som ställs på den enskilda trafikanten måste utgå ifrån de högt ställda ambitionerna för trafiksäkerhetsarbetet. Detta är en syn som måste prägla alla överväganden kring körkorts-, utbildnings- och behörighetsfrågor. Därutöver måste även aktuella forskningsresultat samt utvecklingen i samhället beaktas, exempelvis den ökade förekomsten av alkohol i trafiken. Utifrån detta synsätt ser utskottet positivt på förslagen till obligatorisk riskutbildning om alkohol och droger i trafiken, eftersom detta är ett sätt att åstadkomma en förändring i detta avseende.

Utskottet konstaterar även med tillfredsställelse att det för tillfället bedrivs ett intensivt utredningsarbete inom området samt att regeringen aviserat två propositioner med förslag till förändringar av förarutbildningen. Något initiativ från riksdagen är således enligt utskottets mening inte påkallat varför motionsförslagen avstyrks.

Frågorna om *behörigheter för utryckningsfordon m.m.* bör enligt utskottets mening övervägas inom ramen för ovan nämnda arbete. Motionsförslagen 2006/07:T420 (mp) yrkandena 10 och 15 avstyrks därmed.

Barn i trafiken

Utskottets förslag i korthet

Utskottet föreslår att riksdagen avstyrker motionsförslag om barns trafiksäkerhet.

Jämför reservation 5 (s, v, mp).

Bakgrund

Mål

Av Vägverkets regleringsbrev för 2007 framgår att tidigare mål för Vägverket gällande trafiksäkerhet och tillgänglighet för barn ligger fast. Regeringen anger även att Vägverket ska 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.

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. Under 2006 ökade dock antalet barn som dödades i trafiken. Enligt Vägverket omkom 39 barn (0–17 år) i vägtrafiken under 2006, jämfört med 28 under föregående år. På de statliga vägarna dödades 29 barn jämfört med 17 barn året innan. Flertalet av de omkomna var i åldern 15–17 år, ett förhållande som gällde även föregående år.

Skolskjutsar

Barn är ofta beroende av samhällsbetalda transporter. Uppskattningsvis 250 000 barn åker 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 ska med avseende på tidsplaner och färdvägar ordnas så att kraven på trafiksäkerhet tillgodoses. I varje kommun ska 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 ska iakttä för att undvika olyckor i samband med skolskjutsning. När ett fordon används för skolskjutsning ska det vara försett med en skylt eller liknande som visar fordonets användning. Vid skolskjutsning ska dörrar på vänster sida av fordonet inte kunna öppnas av passagerare. Andra dörrar ska 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 ska vara utrustade med bilbälte, dels att den som färdas i ett sådant fordon också ska använda bilbälte. Den som färdas i en buss som används vid skolskjutsning och sitter på en sådan sittplats som är utrustad med bilbälte ska använda bältet. För undantag från dessa regler görs en hänvisning till de allmänna regler med krav på bilbälten som gäller enligt trafikförordningen. Den som uppsåtligen eller av oaktsamhet underlåter att använda bilbälte vid skolskjutsning döms till penningböter. Till samma straff döms föraren om den som färdas i fordonet är under 15 år och inte använder bilbälte eller särskild skyddsanordning när detta är föreskrivet i denna förordning och föraren uppsåtligen eller av oaktsamhet underlåtit att göra vad som får anses ankomma på honom eller henne 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 ska 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.

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 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.

Motionerna

Catharina Bråkenhielm (s) påminner i motion 2006/07:T228 om att en tredjedel av alla skolbarn dagligen åker skolskjuts. Motionären föreslår att det ska bli obligatoriskt att installera säkerhetsbälten och alkolas i takt med att nya bussar tas i trafik eftersom många kommuner fortfarande, trots flera allvarliga olyckor, inte ställer sådana krav vid upphandlingen av skolskjutsar.

Motion 2006/07:T328 av Ulf Sjösten (m) handlar om säkerheten för skolbarn som färdas med allmänna kommunikationsmedel till och från skolan. För att förhindra olyckor föreslår motionären att det ska införas ett omkörningsförbud för motortrafik i samband med att barn går på eller av sin skolskjuts.

I motion 2006/07:T358 av Peter Pedersen m.fl. (v) efterfrågas ett särskilt trafiksäkerhetsprogram för barn. I detta sammanhang bör barns och ungdomars skolvägar uppmärksammas. Enligt motionärerna finns det behov av ytterligare åtgärder när det gäller planering av bostadsområden, skolskjutsar m.m. (yrkande 14).

Utskottets ställningstagande

Det är enligt utskottets uppfattning oroväckande att antalet omkomna barn i vägtrafikolyckor ökade under år 2006, efter att ha minskat under ett antal år. Även om det är för tidigt att uttala sig om detta utgör ett trendbrott bör utvecklingen tas på största allvar. Som framgår av bakgrundsbeskrivningen är barns trafiksäkerhet ett område som prioriterats under ett antal år. Riksdagen har tidigare beslutat om ett tillkännagivande till regeringen om ökad säkerhet för barn i trafiken. Barn och ungdomar är även ett av tre prioriterade områden inom nationell samling. I Vägverkets regleringsbrev för 2007 pekas barns trafiksäkerhet ut som ett prioriterat område, vidare ska verket 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.

Utskottet förutsätter att regeringen följer utvecklingen och återkommer till riksdagen med sin bedömning i dessa frågor. Motionsförslagen avstyrks.

Funktionshindrade

Utskottets förslag i korthet

Utskottet avstyrker motionsförslag om funktionshindrades trafik-säkerhet med hänvisning till pågående beredning av frågan.

Bakgrund

Mål för funktionshindrades tillgänglighet

Riksdagen har beslutat om målet att kollektivtrafiken ska vara tillgänglig för funktionshindrade senast år 2010. Detta mål har konkretiserats bl.a. i verksamhetsgrensmål för Vägverket. För år 2007 gäller att andelen personer med funktionshinder som kan nyttja vägtransportsystemet, inklusive kollektivtrafik, ska öka. Senast 2010 bör kollektivtrafiken vara tillgänglig för personer med funktionshinder.

Trafikförordningen

I trafikförordningen (1998:1265) anges att en trafikant för att undvika trafikolyckor ska 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 ska gå ut på ett obevakat övergångsställe.

Tidigare riksdagsbehandling

Synskadade

Under föregående riksmöte riktade riksdagen, i enlighet med trafikutskottets förslag, ett tillkännagivande till regeringen 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 borde enligt utskottets då redovisade mening uppmärksammas i detta sammanhang.

Parkeringsstillstånd

Utskottet har tidigare framhållit att det kan finnas anledning att se över dagens regelverk för parkeringsstillstånd för rörelsehindrade. Det gäller bl.a. frågan om fler kategorier av funktionshindrade än i dag ska vara berättigade till sådana parkeringsstillstånd. Utskottet såg därför positivt på att regeringen givit Vägverket i uppdrag att utreda denna fråga och ett antal

frågeställningar kring administration och ansvar för dessa parkeringstillstånd, bl.a. i syfte att minska problemen med missbruk, förfalskningar och stöld av parkeringstillstånden.

Motionerna

Enligt trafikförordningen har rörelsehindrade personer rätt att få särskilda parkeringstillstånd utfärdade. I motion 2006/07:T329 av Lennart Sacrédeus (kd) föreslås att denna förordning ändras så att även personer med osynliga funktionshinder, exempelvis nedsatt funktion i matsmältningskanalen, omfattas.

Johan Linander och Birgitta Sellén (båda c) uppmärksammar i motion 2006/07:T352 de synskadades utsatta situation i trafiken, inte minst vid övergångsställen utan ljudsignal. Motionärerna efterlyser mot denna bakgrund en utredning om vilka förbättringar man kan göra för att de synskadade ska känna sig säkrare i trafiken (yrkande 2).

Vidare anges att den vita kappen i lag eller förordning bör ges status av trafiksignal att jämföras med polismans tecken. När någon vill korsa väg eller gata och tydligt visar sin vita kapp ska det innebära stopptecken, som tyngar övriga trafikanter att stanna och ge företräde (yrkande 1).

Utskottets ställningstagande

Transportsystemet måste utformas med hänsyn även till de funktionshindrades särskilda förutsättningar. Det är mot denna bakgrund riksdagen fattat beslut om att kollektivtrafiken ska vara tillgänglig för funktionshindrade senast år 2010. Riksdagen har även i ett tillkännagivande till regeringen efterfrågat 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 kappen i trafiken borde enligt utskottets då redovisade mening uppmärksammas i detta sammanhang.

Utskottet vill även uppmärksamma den motionsledes uppmärksammade frågan om parkeringstillstånd för personer med osynliga funktionshinder, exempelvis nedsatt funktion i matsmältningskanalen. Vägverket har utrett frågan som för tillfället bereds inom Regeringskansliet.

Enligt utskottets mening är dessa frågor av största betydelse. Utskottet förutsätter därför att pågående beredning av dessa frågor ges hög prioritet. Syftet med här behandlade motionsförslag förutsätts därmed komma att bli tillgodosedda, och de avstyrks följaktligen.

Cyklister, mopedister och motorcyklister

Utskottets förslag i korthet

Utskottet föreslår att riksdagen avslår motioner om cyklisters, mopedisters och motorcyklisters trafiksäkerhet.

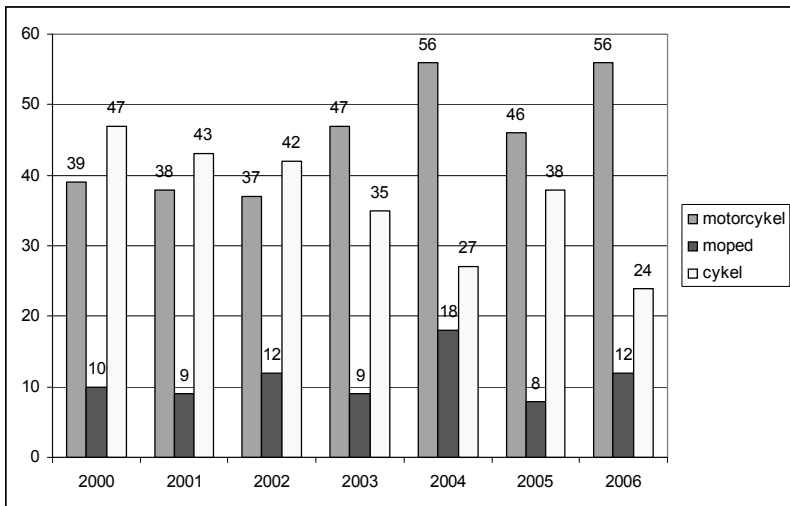
Jämför reservation 6 (s, v, mp).

Bakgrund

Utvecklingen

I nedanstående diagram redovisas utvecklingen av dödade i vägtrafiken i trafikantkategorierna motorcyklister, mopedister och cyklister. Uppgifterna för 2006 är preliminära. Utvecklingen under det senaste året är negativ för motorcykel och moped. Antalet cyklister som omkommit har dock minskat från 36 till 24. Andelen som använder cykelhjälm har enligt preliminära uppgifter ökat från 24 till 25 procent.

Dödade på motorcykel, moped och cykel



Källa: Vägverket.

Gällande rätt

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

Tidigare riksdagsbehandling

Cykelhjälmkrav

Angående användning av cykelhjälm framhöll utskottet under föregående riksmöte att ifall cykelhjälm användandet inte ökar framöver borde ytterligare åtgärder, inklusive tvingande bestämmelser för vuxna, övervägas.

Trimning av mopeder

Ett enigt utskott angav i betänkande 2005/06:TU13 att trimning av mopeder utgör ett allvarligt hot mot trafiksäkerheten, varför kraftfulla åtgärder behövs för att förhindra otillåtna ingrepp för att öka mopedernas hastighet. Utskottet välkomnade därför regeringens aviserade insats inom EU, dvs. att Näringsdepartementet tillsammans med Vägverket inom EU aktivt driver frågan om att lagstiftningen mot trimning av mopeder ska skärpas med syftet att stoppa tillflödet av lätttrimmade mopeder på marknaden.

Konstruktion av vägräcken

Ett enigt utskott angav i betänkande 2005/06:TU13 att den snabba utbyggnaden av vägar med vajerräcken har visat sig vara positiv för trafiksäkerhetsarbetet och rönt stor internationell uppmärksamhet. Utskottet uppmärksammade även att Vägverket tagit fram en rad riktlinjer och rekommendationer för hur säkerhetsbehovet för cyklister och motorcyklister ska kunna tillgodoses och utvecklas. Utskottet förutsatte att dessa frågor ägnas tillbörlig uppmärksamhet inom ramen för det fortsatta utvecklingsarbetet för att göra vårt transportsystem säkert för alla trafikantgrupper.

Motionerna

Inger Jarl Beck (s) påpekar i motion 2006/07:T233 att huvudskadorna vid cykelolyckor ofta kan vara direkt livshotande eller invalidiserande. Det är därför orimligt att den största delen av befolkningen enligt rådande lagstiftning undantas från tvånget att använda cykelhjälm. Motionären föreslår att lagen om obligatorisk cykelhjälm ska omfatta alla cyklister.

Enligt vad som anförs i motion 2006/07:T281 av Lars Wegendal (s) finns det anledning att förtydliga regelverket kring användningen av s.k. EU-mopeder, exempelvis med avseende på hastigheter och vad som gäller vid skjutsning. Dagens lagstiftning upplevs inte som tillräckligt tydlig för att man ska kunna stävja missbruket vid körning av dessa mopeder. Den är inte heller tillfredsställande ur ett konsumentperspektiv.

I motion 2006/07:T358 av Peter Pedersen m.fl. (v) lovordas utbyggnaden av mitträcken i vägnätet, eftersom det gett mycket positiva trafiksäkerhetsvinster. Enligt motionärerna kan dock mitt- och sidoräcken påverka motorcyklisternas trafiksäkerhet på ett negativt sätt. Mot denna bakgrund understryks vikten av att dessa skyddsanordningar utformas med hänsyn även till motorcyklisterna (yrkande 13).

Vidare föreslås att Vägverket eller annan lämplig myndighet ges i uppdrag att genom en informationskampanj upplysa om riskerna med att inte bära hjälm. Ifall detta inte visar sig leda till minskade skador bör lagstiftning om hjälmtvång övervägas (yrkande 15).

Catherine Persson (s) föreslår i motion 2006/07:T372 flera åtgärder med syftet att minska antalet olyckor med EU-mopeder. Återförsäljarna bör ta ett ökat ansvar vid försäljning av dessa fordon. Det bör även undersökas huruvida det är möjligt att kräva att EU-mopederna tillverkas på ett sådant sätt att strypanordningen inte går att avlägsna eller att mopeden inte går att framföra i högre hastighet än vad lagen föreskriver (i denna del).

Utskottets ställningstagande

Cykel

Utskottet konstaterar med tillfredsställelse att antalet omkomna cyklister minskat kraftigt under 2006. Med undantag av föregående år har denna utveckling pågått under ett antal år. Enligt utskottets bedömning innebär denna förbättring dock inte att arbetet för att åstadkomma en säker cykeltrafik får avta i intensitet. Andelen som använder cykelhjälm är fortfarande låg. Ytterligare åtgärder för att förbättra hjälmanvändningen är därför nödvändiga. Utskottet förutsätter därför att regeringen i det fortsatta arbetet för en säker cykeltrafik överväger åtgärder för att öka benägenheten att bära cykelhjälm. Motionsförslaget om cykelhjelmsanvändning avstyrks.

Moped

Antalet omkomna i mopedolyckor har varierat något under senare år, men det är svårt att utläsa någon trend över lång sikt. Vidtagna åtgärder verkar således inte ha haft den efterfrågade effekten att minska denna typ av olyckor. Därmed kvarstår problemet att mopedisterna tillhör en av de allra mest olycksdrabbade trafikantkategorierna. Denna utveckling måste brytas. Utskottet förutsätter att regeringen fortsätter att verka inom EU för att stoppa tillflödet av lätttrimmade mopeder på marknaden. Enligt utskottets bedömning är även frågan om förarbevis för mopeder av stor relevans i detta sammanhang. Då frågan utretts och för närvarande bereds inom Regeringskansliet anser dock utskottet att något initiativ från riksdagen inte är erforderligt i dagsläget. Här behandlade motionsförslag om mopeder avstyrks följaktligen.

Motorcykel

Utvecklingen av antalet dödade i motorcykelolyckor är enligt utskottet ytterst oroande. Utvecklingen har varit negativ under ett antal år samtidigt som antalet dödade i trafiken minskat totalt sett. Under 2006 var nästan 13 procent av de omkomna i trafiken motorcyklister. Trafiksäkerhetsarbetet måste därför i högre grad uppmärksamma denna grupp.

Såvitt gäller utformningen av vägräcken och 2+1-vägar, som uppmärksammas i en motion, kan utskottet konstatera att det finns en rad riktlinjer och rekommendationer för hur säkerhetsbehovet för motorcyklister ska kunna tillgodoses och utvecklas i detta avseende. Utskottet förutsätter att dessa frågor ägnas tillbörlig uppmärksamhet inom ramen för det fortsatta utvecklingsarbetet för att göra vårt transportsystem säkert för alla trafikantgrupper. Motionsförslagen avstyrks.

Trafikmedicin

Utskottets förslag i korthet

Motionsförslag om trafikmedicin avstyrks med hänvisning till bl.a. pågående beredning av föreliggande förslag.

Jämför reservation 7 (s, v, mp).

Bakgrund

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 ska 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 ska 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.

Motionerna

I motion 2006/07:T230 av Barbro Westerholm (fp) uppmärksammas en studie genomförd av Vägverket som konstaterat stora brister i läkarnas trafikmedicinska kunskaper, vilket till viss del kan förklara läkarnas obenägenhet att anmäla olämpliga förare. Motionärerna föreslår att Högskoleverket ges i uppdrag att se över den körkortsmedicinska utbildningen av läkare avseende såväl omfång som kvalitet (yrkande 2) samt inrättande av fler trafikmedicinska centrum (yrkande 1).

Enligt vad som anförs i motion 2006/07:T231 av Inger Jarl Beck (s) kommer andelen äldre förare att bli allt större. För att säkerställa denna gruppas mobilitet och samtidigt förbättra trafiksäkerheten måste läkarna enligt motionären ta ett större ansvar samtidigt som de erhåller stöd från exempelvis trafikmedicinska centrum.

Kjell Eldensjö (kd) anger i motion 2006/07:T243 att det bör utredas huruvida obligatoriska hälsokontroller för äldre körkortsinnehavare bör införas, eftersom det inte är säkert att sådana sjukdomar som försämrar körförmågan uppmärksammas på annat sätt.

Susanne Eberstein och Agneta Lundberg (båda s) anger i motion 2006/07:T248 att det finns skäl att införa krav på läkarintyg för äldre förare, främst eftersom ökad trafik ställer allt högre krav på alla trafikanter samtidigt som det är naturligt att våra funktioner försämras när vi blir äldre.

Staffan Danielsson (c) efterfrågar i motion 2006/07:T349 en översyn av gällande regelverk för hur körkortstillstånd beviljas och kan överklagas vid trafikmedicinska synfältsbegränsningar. Det svenska regelverket motiveras enligt motionären inte av de forskningsresultat som finns kring synfältsproblematiken. Vidare anges att den som drabbas av ett negativt besked ska ha rätt att få sin sak prövad av oberoende expertis och nya instanser.

I motion 2006/07:T358 av Peter Pedersen m.fl. (v) föreslås satsningar på fler trafikmedicinska centrum med resurser att göra utredningar av äldres problem i trafiken, eftersom det för många äldre är en livsnödvändighet att kunna köra bil. En individuell prövning anges kunna bli lösningen. Regeringen bör därför utreda hur s.k. trafikmedicinska centrum ska kunna byggas upp i varje län (yrkande 16).

Det förekommer ofta att läkare och patienter kommer överens om att patienten ska avstå från att framföra sitt fordon. I motion 2006/07:T382 av Lars Wegendal och Carina Adolfsson (båda s) påpekas att det inte alltid

följs upp samt att det finns klara indikationer på att dessa frivilliga överenskommelser inte följs. Mot denna bakgrund efterfrågas en uppföljning av hur dessa frivilliga överenskommelser fungerat samt vidare övervägande om det vore lämpligt att införa en registrering på körkortet om sådana överenskommelser (yrkande 3).

Utskottets ställningstagande

Utskottet har vid flera tillfällen, senast april 2006, behandlat och avstyrkt motionsförslag om obligatoriska läkarkontroller för äldre förare. Vid behandlingen av dessa förslag har ett enigt utskott konstaterat att äldre bilförare enligt aktuell forskning inte är mer olycksbenägna än andra grupper och att äldre förare som grupp kör lika säkert som unga. Utskottet har även erfårit att det saknas belägg för att obligatoriska läkarkontroller leder till ökad trafiksäkerhet, varken för de äldre eller medtrafikanter. Utskottet står fast vid tidigare ställningstagande. Motionsförslagen om obligatoriska läkarkontroller avstyrks följaktligen.

Utskottet noterar vidare att dagens system med läkares skyldighet att anmäla medicinskt olämpliga förare varit föremål för utredning. Enligt utskottets mening har utredningen aktualiserat ett antal angelägna frågor som bör bli föremål för vidare överväganden. Utskottet utgår därför ifrån att regeringen skyndsamt bereder utredningens förslag så att ett förslag kan tillställas riksdagen. Frågan om körkortstillstånd och synfältsbegränsningar bör enligt utskottets mening uppmärksammas i detta sammanhang. Utskottet är mot denna bakgrund inte berett att förorda något riksdagsinitiativ med anledning av här behandlade motionsförslag. De avstyrks således.

Mobiltelefoni

Utskottets förslag i korthet

Utskottet föreslår att riksdagen avslår motionsyrkanden om förbud mot mobiltelefoni under bilkörning. Utskottet hänvisar till internationella bestämmelser inom området och att regeringen har att närmare överväga frågan.

Jämför reservation 8 (v, mp).

Bakgrund

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.

Vägverket har utarbetat ett informationsmaterial om mobiltelefoner i trafiken.

Motionerna

Björn Hamilton (m) påminner i motion 2006/07:T368 om att förbudet mot samtal i mobiltelefon under bilkörning inte införts i Sverige, eftersom det inte varit motiverat utifrån tidigare forskningsrön. Då aktuell forskning kommit fram till andra resultat menar motionären att det nu är dags att överväga ett sådant förbud.

Annelie Enochson (kd) efterfrågar i motion 2006/07:T396 obligatoriskt krav på handsfree vid användande av mobiltelefon under fordonskörning, i enlighet med vad som redan gäller i ett antal europeiska länder. I ett första steg borde alla yrkesförare åläggas att ha handsfree.

I Sverige finns inget förbud mot att köra bil och tala i mobiltelefon samtidigt. Inger Jarl Beck (s) anför i motion 2006/07:T232 att detta utgör en säkerhetsrisk då förare som använder en hand till att hantera telefonen har sämre förutsättningar att undvika olyckor. Motionären föreslår krav på handsfree vid telefoni i samband med bilkörning.

Susanne Eberstein (s) anger i motion 2006/07:T312 att det är förenat med stora risker att prata i mobiltelefonen och köra bil samtidigt. Ett förbud mot mobiltelefonerande under bilkörning borde därför enligt motionären införas i Sverige, liksom man redan gjort i Norge och flera andra europeiska länder.

Motion 2006/07:T336 av Anita Brodén (fp) handlar om mobiltelefoner och bilkörning. Motionären refererar till en nyligen presenterad amerikansk undersökning enligt vilken det är lika farligt att tala i mobiltelefon i samband med bilkörning som att köra rattfull. Mot denna bakgrund föreslås att ett förbud att använda handhållen mobil vid bilkörning bör övervägas

även i Sverige (yrkande 2) samt att allmänheten görs medveten om de risker som mobiltelefoni vid bilkörning kan medföra, exempelvis i körskoleutbildningen eller med hjälp av andra informationsinsatser (yrkande 3).

Peter Pedersen m.fl. (v) refererar i motion 2006/07:T358 till ett antal studier som visat att körförmågan försämras avsevärt då föraren använder mobiltelefon samt att det enligt en svensk studie är telefonerandet i sig som är problemet, inte huruvida handsfree-utrustning används eller ej. Motionärerna menar att information om dessa risker måste ingå som en naturlig del i körkortsutbildningen (yrkande 9). Vidare föreslås att Vägverket ska ta fram en informationsplan om hur man på bästa sätt kan föra ut information om riskerna med mobiltelefoni under körning (yrkande 10) samt 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 (yrkande 11).

Yilmaz Kerimo (s) föreslår i motion 2006/07:T366 ett förbud mot mobiltelefonanvändning vid bilkörning eftersom många olyckor enligt vad som anförs i motionen orsakats av att föraren var ouppmärksam på grund av mobiltelefonsamtal.

Utskottets ställningstagande

Utskottet har vid ett flertal tillfällen behandlat motionsförslag om att reglera användandet av mobiltelefon i samband med framförande av fordon. Vid senaste tillfället angav utskottet att aktuell forskning inom området inte motiverade ett förbud mot telefonering utan handsfree-utrustning eftersom det främst är samtalet som sådant och dess komplexitet som har betydelse, inte huruvida handsfree-utrustning används eller inte. Utskottet har även påtalat behovet av informationsinsatser om de ökade risker som distraherande aktiviteter i trafiken medför.

Utskottet kan nu konstatera att en ny rapport stöder de tidigare resultaten, och att ett förändrat ställningstagande från utskottet därmed inte är påkallat. Utskottet noterar samtidigt att frågan nyligen behandlats inom UNECE och att Wienkonventionen kompletterats med bestämmelser om förbud mot att prata i mobiltelefon utan handsfree-utrustning. Det ankommer på regeringen att vidta erforderliga åtgärder med anledning av dessa nya internationella bestämmelser. Motionsförslagen avstyrks.

Standardutrustning

Utskottets förslag i korthet

Utskottet avstyrker motionsförslag om att reflexväst och vinterdäck ska vara obligatorisk standardutrustning.

Motionerna

I motionerna 2006/07:T225 och 2006/07:363 av Agneta Gille (s) påpekas att användning av reflexväst, exempelvis då en bilförare tvingats stanna vid väggkanten, innebär att bilföraren syns tydligare och att andra bilförare varnas i god tid. Det borde därför enligt motionären vara obligatoriskt att medföra sådan väst vid bilfärd.

I motion 2006/07:T398 av Sylvia Lindgren (s) anges att användandet av säkerhetsutrustning som vinterdäck för bilar borde premieras och inte som i dag öka förmånsvärdet på bilen. Vinterdäck borde därför, liksom annan säkerhetsutrustning, vara en del av standardutrustningen i alla bilar.

I motion 2006/07:T410 av Kurt Kvarnström och Carin Runeson (båda s) påpekas att användning av vinterdäck är obligatoriskt under en stor del av året, men att vinterdäck inte, såsom annan säkerhetsutrustning, ingår i den lagstadgade standardutrustningen för bilar. Motionären menar att detta är olyckligt, inte minst utifrån ett konsumentperspektiv, och föreslår följaktligen att vinterdäck ska vara en del av standardutrustningen.

Utskottets ställningstagande

Med anledning av aktuella motionsyrkanden om fordons säkerhetsutrustning vill utskottet inledningsvis uppmärksamma att reglerna om typgodkännande av flertalet typer av motorfordon numera är helt harmoniserade i EU:s medlemsländer. Nationella särkrav förutsätter därmed godkännande från EU i någon form.

Utskottet är inte berett att tillstyrka förslag om att vinterdäck ska vara en del av standardutrustningen i alla bilar, främst eftersom kravet på vinterdäck gäller endast en del av året. Utskottet vill uppmärksamma att en del bilar endast används under den period då det inte krävs vinterdäck.

Förslagen om obligatorisk reflexväst aktualiserar en angelägen fråga, nämligen oskyddade trafikanters trafiksäkerhet i vägtrafiken. Utskottet är dock i dagsläget inte berett att ta initiativ till denna typ av nationella särkrav i bestämmelserna om fordons obligatoriska säkerhetsutrustning.

Förslagen avstyrks.

Olycksrapportering

Utskottets förslag i korthet

Med hänvisning till berörda myndigheters ansvar avstyrker utskottet motionsyrkanden om olycksrapportering.

Motionerna

För att klarlägga mekanismerna bakom dödsolyckorna i trafiken behövs enligt motion 2006/07:T201 av Barbro Westerholm (fp) mer information från den rättsmedicinska undersökningen än vad som i dag är brukligt att undersöka och dokumentera. Som exempel anges information om förekomst och typ av demenssjukdom hos den avlidne. Motionären efterlyser därför ett fördjupat samarbete mellan Vägverket och Rättsmedicinalverket.

Motion 2006/07:T336 av Anita Brodén (fp) handlar om mobiltelefoner och bilkörning. Enligt motionären behövs det mer kunskap inom detta område. Uppgifter om telefoni bör därför ingå i trafikolycksrapporteringen (yrkande 1).

Anita Brodén och Annika Qarllsson (fp, c) påpekar i motion 2006/07:T385 att bilförare inte automatiskt drogtestas vid olyckor. För att förbättra kunskapen om alkohol i trafiken föreslås att sådana tester ska bli obligatoriska (yrkande 3).

Utskottets ställningstagande

Utskottet instämmer i den grundsyn som kommer till uttryck i motionerna, nämligen att de händelseförlopp som föregår trafikolyckor måste kartläggas på bästa sätt. På så sätt förbättras vår kunskap om riskerna i trafiken, vilket skapar bättre förutsättningar att vidta de effektivaste åtgärderna i arbetet med att skapa ett trafiksäkert vägtransportsystem. Dessa utgångspunkter är även viktiga i utformandet av olycksstatistiken.

Enligt utskottets mening ankommer det på Vägverket och statistikansvariga myndigheter att avgöra hur dessa undersökningar ska genomföras och hur statistiken ska utformas. Utskottet förutsätter att det sker ett kontinuerligt utvecklingsarbete inom området, så att alla relevanta uppgifter om exempelvis användning av distraherande utrustning såsom mobiltelefon, eller eventuell alkoholpåverkan, inhämtas och redovisas till gagn för faktabaserade prioriteringar i det framtida trafiksäkerhetsarbetet. Enligt utskottets mening är det även viktigt att insamlingen av uppgifter om olika typer av viltolyckor ges erforderlig uppmärksamhet.

Utskottet förutsätter därmed att syftet med berörda motionsförslag kommer att tillgodoses i väsentlig omfattning. Motionsförslagen avstyrks följaktligen.

Hastigheter

Utskottets förslag i korthet

Ett motionsförslag om hastighetsbegränsningar avstyrks med hänvisning till en aviserad proposition.

Bakgrund

Vägverket har på den förra regeringens uppdrag tagit fram en strategi för en successiv anpassning av hastighetsgränserna på vägarna till nollvisionen samt kraven på tillgänglighet, god miljö, positiv regional utveckling och ett jämställt transportsystem. Vägverket föreslår bl.a. att dagens system kompletteras så att det går att använda även hastighetsbegränsningarna 40, 60, 80, 100 och 120 km/tim för att möjliggöra en bättre anpassning av hastighetsgränserna efter rådande förhållanden.

Andra åtgärder som föreslås är

- information om de nya hastighetsgränserna,
- ökad användning av variabla hastighetsgränser,
- ökad användning av övervakning med kameror,
- fler poliser på vägarna när de nya hastighetsgränserna införs och minskad tolerans för hastighetsöverträdelser, eventuellt även högre böter samt
- ökad användning av teknik i bilarna som hjälper förarna att följa hastighetsgränserna (intelligent stöd för anpassning av hastigheter, ISA).

Motionen

Magdalena Andersson (m) anger i motion 2006/07:T205 att den svenska fordonsparken har blivit avsevärt säkrare sedan hastigheterna begränsades till 110 km/tim på våra motorvägar. Vidare anges att vägarna utformats för en högre hastighet än den som i dag gäller. Enligt motionären skulle den högsta hastighetsgränsen därmed kunna höjas till 130 km/tim.

Utskottets ställningstagande

Utskottet anser att det finns anledning att se över dagens system för hastighetsbegränsningar så att de bättre anpassas till det övergripande transportpolitiska målet samt de transportpolitiska delmålen, främst om god miljö och trafiksäkerhet. Då regeringen aviserat en proposition med förslag i denna riktning senare i vår finns det enligt utskottets mening inte anledning för riksdagen att nu ta några initiativ i frågan. Motionsförslaget avstyrks.

Väjningsplikten

Utskottets förslag i korthet

Utskottet avstyrker en motion om väjningsplikt med hänvisning till Vägverkets ansvar att fortlöpande se över regelverket för att främja en säker cykeltrafik.

Motionerna

Lars Elinderson (m) uppmärksammar i motion 2006/07:T222 reglerna för fordons väjningsplikt gentemot fotgängare, cyklister och mopedister på korsande gång- eller cykelbana. Reglerna bör enligt motionären ändras så att fordon alltid har väjningsplikt gentemot såväl fotgängare som cyklister och mopedister i dessa trafiksituationer.

Utskottets ställningstagande

Utskottet anser det angeläget att trafiksäkerheten för oskyddade trafikantgrupper förbättras. Det ankommer i första hand på Vägverket att inom ramen för sitt sektorsansvar fortlöpande se över regelverket. Utskottet är därmed inte nu berett att förespråka en förändring av väjningsplikten. Motionsförslaget avstyrks följaktligen.

NTF

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen föreslås avslå motionsförslag om finansieringen av NTF.

Jämför reservation 9 (s, v, mp).

Bakgrund

NTF är en paraplyorganisation för det frivilliga trafiksäkerhetsarbetet i Sverige. I dagsläget har NTF ett 70-tal medlemsorganisationer och är uppdelat i 23 länsförbund och drygt 100 lokala trafiksäkerhetsföreningar eller kommittéer.

Verksamheten finansieras med allmänna medel via Vägverket, som varje år utbetalar organisationsstöd samt bidrag till genomförande av projekt. Förutom organisationsstöd och projektbidrag från NTF-organisationens gemensamma medel har många NTF-förbund andra finansieringskällor som t.ex. Vägverkets regioner, kommuner, landsting, försäkringsbolag och företag.

Motionerna

Enligt vad som anförs i motion 2006/07:T388 av Karin Åström m.fl. (s) är opinionsbildning en viktig förutsättning för ett framgångsrikt trafiksäkerhetsarbete. Enligt motionärernas mening är informationsspridningen om trafiknykterhet, hastighet och bilbälte av särskild betydelse. Följaktligen understryks vikten av starka och fristående opinionsbildare inom trafiksäkerhetsområdet på nationell, regional och lokal nivå (yrkande 1).

I syfte att skapa långsiktiga finansiella förutsättningar för denna verksamhet föreslås ett för NTF indexuppräknat anslag (yrkande 2), ökade anslag till folkbildning inom trafiksäkerhetsområdet (yrkande 3) samt förstärkta resurser till NTF (yrkande 4).

Utskottets ställningstagande

En förutsättning för ett effektivt och framgångsrikt trafiksäkerhetsarbete är enligt utskottets mening att olika aktörer ges förutsättningar att bidra till en positiv utveckling. NTF och andra frivilligorganisationer spelar här en viktig roll, inte minst som opinionsbildare och informationsspridare.

Utskottet anser att det inte ankommer på riksdagen att ta initiativ till en förändrad medelsfördelning för denna verksamhet. Motionsförslagen avstyrks.

Eftersök av trafikskadat vilt

Utskottets förslag i korthet

Motionsförslag om ekonomisk ersättning för eftersök av trafikskadat vilt avstyrks med hänvisning till pågående beredning av frågan.

Jämför reservation 10 (s).

Bakgrund

Sedan år 1995 finns en etablerad struktur för hur eftersök av trafikskadat vilt ska tas om hand. Verksamheten började som ett lokalt samarbete mellan polisen i Kalmar och den lokala jaktvårdskretsen. I dag är modellen från Kalmar ett rikstäckande system. En rad myndigheter och organisationer har gått samman i ett nätverk, SES-gruppen (Säkerhet och Eftersök i Samverkan). Vägverket har varit huvudansvarigt och stått för projektledare och kansli. Under 2005 deklarerade Vägverket att verket inte kunde fortsätta att stå som huvudman och att en ny formaliserad och permanent lösning borde eftersträvas. Regeringen har därefter beslutat att Rikspolisstyrelsen fr.o.m. den 1 januari 2007 ska vara huvudman för denna verksamhet.

Motionerna

Motion 2006/07: MJ228 av Jörgen Johansson och Åke Sandström (båda c) handlar om eftersök av trafikskadat vilt. Enligt motionärernas förslag ska de som utför denna verksamhet erhålla ekonomisk ersättning som täcker samtliga kostnader. Vidare anges att ersättningen bör finansieras med allmänna medel (yrkande 2).

I motion 2006/07: MJ336 av Karl Gustav Abramsson m.fl. (s) efterfrågas ett förändrat ersättningssystem för eftersök av trafikskadat vilt. Ersättningar bör enligt motionärerna utgöra en skälig ersättning till jägarna och inte enbart avse direkta kostnader såsom bilersättning (yrkande 5).

Utskottets ställningstagande

Inledningsvis vill utskottet understryka betydelsen av det arbete som utförs av jägarkåren med eftersök av trafikskadat vilt. Enligt utskottets mening är det angeläget att verksamheten kan bedrivas på ett effektivt sätt. Utskottet välkomnar mot denna bakgrund det nyligen fattade beslutet om Rikspolisens huvudmannaskap.

Här behandlade motionsyrkanden föreslår en förändrad ekonomisk ersättning till de jägare som arbetar med eftersök av vilt. Då detta är en fråga som för närvarande bereds inom Regeringskansliet bör riksdagen enligt utskottets mening inte i dagsläget ta initiativ till ett förändrat ersättningssystem. Motionsförslagen avstyrks.

Samhällsekonomiska kalkyler

Utskottets förslag i korthet

Ett motionsförslag om samhällsekonomiska kalkyler avstyrks.

Jämför reservation 11 (mp).

Motionen

Tidsvinst angiven i minuter anges ofta som ett motiv för att anlägga en ny väg eller bygga om en befintlig väg. I motion 2006/07: T420 av Karin Svensson Smith m.fl. (mp) anges att denna tidsvinst inte ställs i relation till den tidsförlust som görs när människor mister livet i trafikolyckor. Statens institut för kommunikationsanalys (Sika) borde därför få ett uppdrag att analysera och föreslå förändrad värdering av trafiksäkerhet och beräknad tidsvinst på grund av väginvestering, ställt i relation till tidsförlust i samband med dödsfall i trafiken (yrkande 11).

Utskottets ställningstagande

Samhällsekonomiska bedömningar bör enligt utskottets mening utgöra en betydelsefull del av beslutsunderlaget vid prioriteringar mellan olika åtgärder i transportinfrastrukturen. Utskottet har också ställt sig bakom regeringens i budgetpropositionen redovisade ambition att dessa beräkningar ska spela en viktig roll i kommande planeringsomgång för infrastrukturen. Givet de samhällsekonomiska bedömningarnas betydelse i transportpolitiken är det angeläget att kalkylmodellerna utvecklas kontinuerligt. SIKA har regeringens uppdrag att verka för att kalkylförutsättningarna är likvärdiga i trafikverkens samhällsekonomiska planering. I SIKAs uppdrag ingår också att fortlöpande utveckla prognos- och analysmetoderna inom transportområdet. Utskottet förutsätter därmed att överväganden om den närmare värderingen av bl.a. tidsvärden och trafikolyckor kommer att ske även i fortsättningen utan att något initiativ erfordras från riksdagens sida. Motionsförslaget avstyrks följaktligen.

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. Alkohol i trafiken, punkt 2 (s, v, mp)

av Anders Karlsson (s), Christina Axelsson (s), Hans Stenberg (s), Claes-Göran Brandin (s), Peter Pedersen (v), Pia Nilsson (s), Karin Svensson Smith (mp) och Lars Mejern Larsson (s).

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 i trafiken. Därmed bifaller riksdagen motionerna 2006/07:So464 av Maria Wetterstrand m.fl. (mp) yrkande 40, 2006/07:T284 av Jan Björkman m.fl. (s), 2006/07:T305 av Leif Jakobsson (s), 2006/07:T358 av Peter Pedersen m.fl. (v) yrkandena 2, 3 och 5, 2006/07:T382 av Lars Wegendal och Carina Adolfsson Elgestam (båda s) yrkande 2, 2006/07:T391 av Leif Pettersson och Fredrik Lundh (båda s) yrkandena 1 och 2, 2006/07:T412 av Anneli Särnblad och Carin Runeson (båda s) och 2006/07:T420 av Karin Svensson Smith m.fl. (mp) yrkandena 12 och 13.

Ställningstagande

Vi delar utskottsmajoritetens syn att all trafik, på land, till sjöss och i luften liksom på snöskoter måste hållas fri från alkohol och droger samt att det krävs ytterligare åtgärder för att minska förekomsten av alkohol i trafiken.

Vi anser dock att införandet av alkoholås är en åtgärd som måste prioriteras högre. Den genomförda försöksverksamheten visade på mycket goda resultat och frågan har utretts. Detta är en åtgärd av avgörande betydelse i arbetet med att minska förekomsten av alkohol i trafiken och därmed minska antalet dödsfall på våra vägar. Det har även visat sig att alkoholåset har en rehabiliterande verkan på personer med alkoholproblem. Alkoholåset är således ett effektivt verktyg i arbetet med att minska den misär och de sociala tragedier som alkoholmissbruket åsamkar så många människor i vårt land.

Vi anser därför att alkolås bör bli obligatoriskt på alla nya bilar snarast möjligt men senast 2012. Regeringen måste verka kraftfullt inom EU för att detta ska bli möjligt. Sverige måste även verka för att det ska bli möjligt att ange användning av alkolås som villkor på körkortet för dem som blivit dömda för rattfylleri, eftersom det krävs ett medgivande från EU även i denna fråga.

Det finns även några viktiga åtgärder som kan göras på kort sikt för att på så sätt minska förekomsten av alkohol i trafiken redan i dag. För det första ska de personer som är dömda för rattfylleri inte få framföra ett fordon om det inte finns ett installerat alkolås. För det andra måste de offentliga myndigheterna gå före och kräva alkolås i alla fordon de använder i sin verksamhet. För det tredje måste alla skolskjutsar utrustas med alkolås.

Slutligen finns det en åtgärd som kan genomföras redan i dag. Det behövs en oberoende kvalitetssäkring av alkolås. Denna verksamhet, som Motorförarnas Helynkyterhetsförbund frivilligt tagit på sig, måste flyttas över till en myndighet.

2. Övervakning och sanktioner, punkt 4 (mp)

av Karin Svensson Smith (mp).

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 övervakning och sanktioner. Därmed bifaller riksdagen motionerna

2006/07:T359 av Karin Svensson Smith m.fl. (mp) yrkande 21,

2006/07:T420 av Karin Svensson Smith m.fl. (mp) yrkandena 1, 2, 8 och 9 samt

2006/07:MJ391 av Peter Eriksson m.fl. (mp) yrkande 37,

bifaller delvis motion

2006/07:T370 av Björn Hamilton (m) och

avslår motion

2006/07:T311 av Susanne Eberstein och Jasenko Omanovic (båda s).

Ställningstagande

Hastighetsöverträdelser beräknas orsaka 150–200 dödsfall i trafiken varje år. De höga hastigheterna är således ett av de absolut största trafiksäkerhetsproblemen. Ifall vi ska ha någon möjlighet att nå de av riksdagen beslutade trafiksäkerhetsmålen behövs därmed ett antal åtgärder för att nedbringa hastigheterna på våra vägar.

Erfarenheter från Sverige och andra länder visar att Automatisk hastighetskontroll med kamera (ATK) är den enda övervakningsmetod som på ett mer bestående sätt sänker medelhastigheten. De lägre hastigheter som är ett resultat av hastighetsövervakningen bidrar också till en minskad klimatpåverkan. Det bör även nämnas att ATK dessutom är det mest kostnads-effektiva verktyget i detta arbete. Utbyggnaden av ATK bör därför intensifieras så att ytterligare 450 kameror sätts upp längs de vägar där detta är mest motiverat ur säkerhetssynpunkt. Erforderliga medel för dessa investeringar måste öronmärkas i kommande inriktningsbeslut om investeringar i transportinfrastrukturen.

Det behövs även ett antal förändringar i sanktionssystemen för hastighetsöverträdelser. Då böter vid hastighetsöverträdelser bevisligen inte verkat tillräckligt avskräckande måste den gräns vid vilken hastighetsöverträdelser leder till återkallelse av körkort sänkas. Samtidigt bör det utredas huruvida det är möjligt att införa ett prickkortssystem vid smärre trafikförseelser.

Sist men inte minst finns det en fråga som behandlats av riksdagen vid ett antal tillfällen: ägaransvar vid hastighetsöverträdelser. En klar majoritet i riksdagen har uttalat 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 erlagga hastighetsböter eller andra sanktioner som kan vara aktuella vid en eventuell regelöverträdelser. Ska satsningen på ATK bli riktigt effektiv fordras ett dylikt 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. Sanktionssystem med visst ägaransvar finns i dag i de flesta europeiska länder, även om de utformats på olika sätt. Det borde därmed inte finnas några hinder för att snarast införa ett sådant system i Sverige.

3. Körkorts-, utbildnings- och behörighetsfrågor, punkt 5 (s, v, mp)

av Anders Karlsson (s), Christina Axelsson (s), Hans Stenberg (s), Claes-Göran Brandin (s), Peter Pedersen (v), Pia Nilsson (s), Karin Svensson Smith (mp) och Lars Mejern Larsson (s).

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 körkorts-, utbildnings- och behörighetsfrågor. Därmed bifaller riksdagen motionerna

2006/07:T358 av Peter Pedersen m.fl. (v) yrkandena 6 och 12 samt

2006/07:T372 av Catherine Persson (s) i denna del och avslår motionerna

2006/07:T214 av Birgitta Sellén och Solveig Zander (båda c) yrkandena 1 och 2,
2006/07:T218 av Lars-Ivar Ericson och Johan Linander (båda c),
2006/07:T276 av Stefan Tornberg (c),
2006/07:T277 av Staffan Danielsson och Anders Åkesson (båda c),
2006/07:T280 av Helene Petersson i Stockaryd (s),
2006/07:T382 av Lars Wegendal och Carina Adolfsson Elgestam (båda s) yrkande 1 och
2006/07:T429 av Tomas Eneroth (s).

Ställningstagande

Det pågår ett arbete med att se över kraven på förarbevis. Den viktigaste utgångspunkten i detta arbete måste vara en förbättrad 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 om krav på förarbevis och åldersnivåer när det gäller mopeder och lätt motorcykel.

4. Behörigheter för utryckningsfordon m.m., punkt 6 (mp) av Karin Svensson Smith (mp).

Förslag till riksdagsbeslut

Jag anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 6 borde ha följande lydelse:

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen om behörigheter för utryckningsfordon m.m. Därmed bifaller riksdagen motion

2006/07:T420 av Karin Svensson Smith m.fl. (mp) yrkandena 10 och 15.

Ställningstagande

Riksdagen har beslutat att det utöver halkkörning ska finnas ett annat obligatoriskt moment för att få körkortstillstånd – en riskutbildning om bl.a. riskerna med höga hastigheter eller alkohol. Tyvärr har regeringen föreslagit att riskutbildningen av kostnadsskäl ska kombineras med det obligatoriska halkkörningsmomentet, vilket riskerar att tillintetgöra syftet med riskutbildningen. Det finns starka pedagogiska argument för att skilja de olika utbildningsmomenten åt. Att köra på en halkkörningsbana är nästan alltid en så omtumlande upplevelse för körkortsaspiranten att vederbörande knappast är mottaglig för riskutbildningsmomentet eftersom det för att vara meningsfullt kräver aktivt deltagande. Dessutom är det endast 5 av de 38 trafikövningsplatserna i Sverige som har egen personal med utbildning

som är relevant för en riskutbildning. Den obligatoriska riskutbildningen måste således ske separerat från halkkörningen och andra eventuella obligatoriska moment i körkortsutbildningen.

I sammanhanget vill jag även uppmärksamma utbildningen och förarproven för dem som kör utryckningsfordon. Allmänheten förväntar sig att exempelvis föraren av en brandbil vid utryckning erlagt förarbevis för det fordon han eller hon framför i hög hastighet. Så borde också vara fallet. Vägverket bör därför få i uppdrag att fastställa en plan för utbildning samt förarprov som ska vara obligatoriskt för att få behörighet att köra utryckningsfordon.

5. Barn i trafiken, punkt 7 (s, v, mp)

av Anders Karlsson (s), Christina Axelsson (s), Hans Stenberg (s), Claes-Göran Brandin (s), Peter Pedersen (v), Pia Nilsson (s), Karin Svensson Smith (mp) och Lars Mejern Larsson (s).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 7 borde ha följande lydelse:

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen om barn i trafiken. Därmed bifaller riksdagen motionerna 2006/07:T228 av Catharina Bråkenhielm (s) och 2006/07:T358 av Peter Pedersen m.fl. (v) yrkande 14 och avslår motion 2006/07:T328 av Ulf Sjösten (m).

Ställningstagande

För en stor del av landets befolkning, i synnerhet barn och ungdomar, är gång och cykel de enda tillgängliga sätten att ta sig fram. Gång- och cykeltrafik måste därför 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. Vi kräver därför att ett nationellt säkerhetsprogram för barn tas fram.

Vi vill även uppmärksamma att en tredjedel av alla skolbarn dagligen åker skolskjuts till och från skolan. Dessa transporter måste göras så säkra som möjligt. Det råder inget 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. Vi anser att det krävs åtgärder på nationell nivå för att öka antalet kommuner som ställer denna typ av krav vid upphandling av skolskjutsar.

- 6. Cyklister, mopedister och motorcyklister, punkt 9 (s, v, mp)**
av Anders Karlsson (s), Christina Axelsson (s), Hans Stenberg (s), Claes-Göran Brandin (s), Peter Pedersen (v), Pia Nilsson (s), Karin Svensson Smith (mp) och Lars Mejern Larsson (s).

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 cyklister, mopedister och motorcyklister. Därmed bifaller riksdagen motionerna

2006/07:T358 av Peter Pedersen m.fl. (v) yrkandena 13 och 15 samt

2006/07:T372 av Catherine Persson (s) i denna del och avslår motionerna

2006/07:T233 av Inger Jarl Beck (s) och

2006/07:T281 av Lars Wegendal (s).

Ställningstagande

Under senare år har ett antal åtgärder vidtagits för en förbättrad trafiksäkerhet. Tyvärr har det samtidigt tillkommit ett antal faktorer som verkar i motsatt riktning, varav EU-mopederna är en. Högsta tillåtna hastighet med detta fordon är 45 kilometer i timmen, men det är relativt okomplicerat att manipulera fordonet så att högsta hastigheten blir upp till 70 kilometer i timmen, vilket inte sällan görs med hjälp av fordonsförsäljaren. Mopeden blir på så sätt en enorm trafikfara för såväl föraren, eventuella passagerare som alla medtrafikanter.

Regeringen måste därför verka för att återförsäljare tar ett ökat ansvar vid försäljning av EU-mopeder. Det bör också undersökas huruvida det är möjligt att kräva av tillverkarna att EU-mopederna tillverkas på ett sådant sätt att den s.k. strypanordningen inte går att avlägsna eller att mopeden helt enkelt inte går att framföra i högre hastighet än vad lagen föreskriver.

Att cykla är bland de mest miljövänliga och hälsosamma, men samtidigt farligaste sätten att transportera sig. 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. Om det dock visar sig att vi inte kan komma till rätta med de ökade skaskadorna för cyklister är vi i ett senare skede beredda att överväga ett hjälm tvång.

I sammanhanget vill vi även uppmärksamma utformningen av mitt- och sidoräcken, eftersom de inte är utformade utifrån de oskyddade trafikanternas speciella förutsättningar. 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 motorcyklisterna. Vi menar att Vägverket i framtagandet av skyddsanordningar ska utgå ifrån olika trafikanters behov.

7. Trafikmedicin, punkt 10 (s, v, mp)

av Anders Karlsson (s), Christina Axelsson (s), Hans Stenberg (s), Claes-Göran Brandin (s), Peter Pedersen (v), Pia Nilsson (s), Karin Svensson Smith (mp) och Lars Mejern Larsson (s).

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 trafikmedicin. Därmed bifaller riksdagen motionerna 2006/07:T231 av Inger Jarl Beck (s), 2006/07:T358 av Peter Pedersen m.fl. (v) yrkande 16 och 2006/07:T382 av Lars Wegendal och Carina Adolfsson Elgestam (båda s) yrkande 3 och avslår motionerna 2006/07:T230 av Barbro Westerholm (fp) yrkandena 1 och 2, 2006/07:T243 av Kjell Eldensjö (kd), 2006/07:T248 av Susanne Eberstein och Agneta Lundberg (båda s) och 2006/07:T349 av Staffan Danielsson (c).

Ställningstagande

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. Detta kommer att bli allt viktigare eftersom andelen äldre i trafiken nu ökar.

Vi vet att äldre bilförare är överrepresenterade räknat i dödsfall och svåra skador i trafiken. Förklaringen till detta är främst den gamla kroppens minskade tålighet för olyckstraumat. Inget tyder på att friska äldre bilförare har någon ökad risk för olycksinblandning. Jämfört med den yngsta gruppen bilförare utfaller jämförelsen kraftigt till de äldres fördel. Det finns också en påtaglig riskökning för äldre bilförare med vissa sjukdomar, särskilt sådana som påverkar hjärnans funktioner.

Det finns olika aspekter på hur äldres mobilitet ska kunna upprätthållas. Den enskildes ansvar för att upprätthålla sin bilkörningskompetens är en aspekt. Med äldre som målgrupp bör trafikskolorna vara en viktig resurs för att kunna erbjuda fortbildning/uppträning av såväl teorikunskaper som praktisk bilkörning.

I framtiden måste vi försöka anpassa trafiksystemet så att även förare med vissa funktionsnedsättningar kan fortsätta att köra bil. För gruppen med påtagliga nedsättningar av hjärnans funktion måste man räkna med att majoriteten av dessa inte kan fortsätta som bilförare. I vissa fall kan bilkörning kanske vara möjlig med någon typ av begränsat körkort, t.ex. på kända vägsträckor.

Obligatoriska läkarkontroller av äldre förare är därför inte rätt väg att gå. I Finland, där denna typ av kontroller infördes, har man nu kommit fram till att det var ytterst få olämpliga förare som upptäcktes vid de allmänna kontrollerna, samtidigt som kostnaderna var höga. Resurserna bör satsas 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 att köra bil, och en individuell prövning kan här bli lösningen. Det behöver etableras fler trafikmedicinska centrum runtom i landet. 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 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.

Vidare vill vi uppmärksamma den frivilliga överenskommelse som patienter enligt lagen kan träffa med sin läkare om att avstå från att framföra sitt fordon. Överenskommelsen går inte att följa upp, och det finns klara indikationer på att dessa frivilliga överenskommelser inte följs. Av detta skäl bör en uppföljning göras av hur dessa frivilliga överenskommelser fungerat, men man bör också ta ställning till om det vore lämpligt att införa en registrering på körkortet om att en frivillig överenskommelse fattats mellan läkare och körkortsinnehavare.

8. Mobiltelefoni, punkt 11 (v, mp)

av Peter Pedersen (v) och Karin Svensson Smith (mp).

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 mobiltelefoni. Därmed bifaller riksdagen motion

2006/07:T358 av Peter Pedersen m.fl. (v) yrkandena 9–11 och avslår motionerna
2006/07:T232 av Inger Jarl Beck (s),
2006/07:T312 av Susanne Eberstein (s),
2006/07:T336 av Anita Brodén (fp) yrkandena 2 och 3,
2006/07:T366 av Yilmaz Kerimo (s),
2006/07:T368 av Björn Hamilton (m) och
2006/07:T396 av Annelie Enochson (kd).

Ställningstagande

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 avråder 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 iakta 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. NTF, punkt 16 (s, v, mp)

av Anders Karlsson (s), Christina Axelsson (s), Hans Stenberg (s), Claes-Göran Brandin (s), Peter Pedersen (v), Pia Nilsson (s), Karin Svensson Smith (mp) och Lars Mejern Larsson (s).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 16 borde ha följande lydelse:

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen om NTF. Därmed bifaller riksdagen motion 2006/07:T388 av Karin Åström m.fl. (s) yrkandena 1–4.

Ställningstagande

Nollvisionen och nationell samling förutsätter en stark och fristående opinionsbildare inom trafiksäkerhetsområdet på både nationell, regional och lokal nivå. Inte minst behöver det föras en bred debatt i samhället om vikten av att fortsätta arbeta utifrån nollvisionen samt vikten av att formulera nya konkreta mål för trafiksäkerhetsarbetet. NTF är en viktig komponent i detta arbete.

När dåvarande Kommunikationsdepartementet 1998 började direktadressera medel i regleringsbrev var detta ett erkännande av folkbildningsarbetet men också en markering av frivilligorganisationernas oberoende av enskilda myndigheter. År 2000 infördes en ny finansieringsmodell där Vägverket bestämmer hur mycket medel som ska gå till NTF för olika typer av projekt. Det finns även ett organisationsstöd inskrivet i regleringsbrevet. Sammantaget har detta inneburit att NTF fått göra betydande neddragningar av sin verksamhet, främst inom området folkbildning. Dessa neddragningar har även påverkat det stöd som NTF skulle behöva ge sina medlemsorganisationer i deras strävan att arbeta med trafiksäkerhet.

Vägverket har sedan 2001 upphandlat projekt för 27 miljoner kronor årligen. Ingen uppräknings av detta belopp har varit aktuellt, trots att NTF vid flera tillfällen visat att man är beredd att med medlemsorganisationernas hjälp utföra ett arbete av betydligt större omfattning. Organisationsstödet till NTF har även det legat på oförändrad nivå sedan 2001 (25 miljoner kronor). Eftersom ingen uppräknings görs innebär detta i realiteten en minsk-

ning i betalningsförmåga på ca 1,5 miljoner kronor årligen. Dagens nivå är totalt sett en halvering jämfört med 1998. För denna summa förväntas NTF upprätthålla folkbildnings- och opinionsarbete nationellt, regionalt och lokalt.

Organisationsstödet till NTF bör vara kopplat till index så att uppräknings sker med automatik vid kostnadshöjningar i övriga samhället. För att kompensera för flera års minskad betalningsförmåga bör därutöver en justering göras av nivån på organisationsstödet till NTF. Detta är speciellt viktigt med hänsyn till de ökade insatser som behöver göras när det står klart att etappmålet för 2007 inte kommer att nås.

10. Eftersök av trafikskadat vilt, punkt 17 (s)

av Anders Karlsson (s), Christina Axelsson (s), Hans Stenberg (s), Claes-Göran Brandin (s), Pia Nilsson (s) och Lars Mejern Larsson (s).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 17 borde ha följande lydelse:

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen om eftersök av trafikskadat vilt. Därmed bifaller riksdagen motion

2006/07:MJ336 av Karl Gustav Abramsson m.fl. (s) yrkande 5 och bifaller delvis motion

2006/07:MJ228 av Jörgen Johansson m.fl. (c) yrkande 2.

Ställningstagande

Viltet i trafiken har varit och är fortfarande ett stort problem. På de större vägarna med viltstängsel är viltolyckorna förhållandevis få, men i övrigt inträffar ett stort antal olyckor varje år – ca 35 000. Många av dessa olyckor kräver eftersök, och dessa utförs så gott som uteslutande av jägare. Det har skett och sker fortfarande på ideell grund. Sedan en tid tillbaka är Rikspolisstyrelsen ansvarig för eftersöksverksamheten och det är bra, men ersättningsfrågorna är fortfarande olösta. För att verksamheten ska fungera, krävs ett system med ersättning till deltagande jägare. Sådana ersättningar ska då inte enbart avse direkta kostnader såsom bilersättningar och liknande utan också skälig ersättning till jägarna.

11. Samhällsekonomiska kalkyler, punkt 18 (mp)

av Karin Svensson Smith (mp).

Förslag till riksdagsbeslut

Jag anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 18 borde ha följande lydelse:

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen om samhällsekonomiska kalkyler. Därmed bifaller riksdagen motion

2006/07:T420 av Karin Svensson Smith m.fl. (mp) yrkande 11.

Ställningstagande

Tidsvinst angiven i minuter anges ofta som ett motiv för att anlägga en ny väg eller att bygga om en befintlig väg. En rakare och bredare väg ökar bilens konkurrenskraft i förhållande till andra transportslag och ökar risken för att människor höjer hastigheten. Men den tidsvinsten för dem som begagnar sig av vägen ställs inte i relation till den tidsförlust som görs när människor mister livet i trafikolyckor. Den som mister livet på vägarna förlorar i genomsnitt 33,5 år av sitt återstående liv. Regeringen bör därför ge Statens institut för kommunikationsanalys i uppdrag att analysera och föreslå förändrad värdering av trafiksäkerhet – beräknad tidsvinst på grund av väginvestering ställd i relation till tidsförlust i samband med dödsfall i trafiken.

Särskilda yttranden

1. Mål och prioriteringar, punkt 1 (v)

Peter Pedersen (v) anför:

Trafikforskarna och de organisationer som engagerar sig i trafiksäkerhet är överens: Det går inte att bara bygga bort trafikolyckorna. Det som krävs är snarare ett förändrat trafikantbeteende, särskilt med avseende på hastighet, nykterhet och säkerhetsutrustning såsom bilbälten.

Trafiksäkerhetsarbetet måste därför i högre grad fokusera på trafikantens beteende. Vi anser därför att det måste utredas om hela eller delar av sektorsansvaret för trafiksäkerheten bör föras över från Vägverket till Rikspolisstyrelsen eftersom det är Rikspolisstyrelsen som förfogar över de verktyg som är effektivast i arbetet med ett förändrat trafikantbeteende. Samtidigt måste Vägverket fortsätta arbetet med att skapa en trafiksäker infrastruktur.

Det finns dock en del gränsdragningsproblem med en förändrad ordning inom trafiksäkerhetsområdet, vilket innebär att alla konsekvenser av den föreslagna överföringen av sektorsansvaret inte är möjliga att överblicka. 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.

2. Fond för installation av alkolås, punkt 3 (v)

Peter Pedersen (v) anför:

För att underlätta övergången till alkolås i yrkestrafiken bör det upprättas en fond inom Vägverket. Dessa 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 färre 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.

BILAGA

Förteckning över behandlade förslag

Motioner från allmänna motionstiden hösten 2006

2006/07:So464 av Maria Wetterstrand m.fl. (mp):

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

2006/07:T201 av Barbro Westerholm (fp):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om rättsmedicinsk undersökning i samband med dödsolyckor i trafiken.

2006/07:T205 av Magdalena Andersson (m):

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

2006/07:T214 av Birgitta Sellén och Solveig Zander (båda c):

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

2006/07:T218 av Lars-Ivar Ericson och Johan Linander (båda c):

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

2006/07:T222 av Lars Elinderson (m):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om reglerna för fordons väjningsplikt gentemot såväl fotgängare som cyklister och mopedister på korsande gång- eller cykelbana.

2006/07:T225 av Agneta Gille (s):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att reflexväst ska finnas i alla bilar.

2006/07:T228 av Catharina Bråkenhielm (s):

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

2006/07:T230 av Barbro Westerholm (fp):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om inrättande av trafikmedicinska centrum och enheter.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om körkortsmedicinsk utbildning av läkarna.

2006/07:T231 av Inger Jarl Beck (s):

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

2006/07:T232 av Inger Jarl Beck (s):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att mobiltelefonssamtal i samband med bilkörning endast ska vara tillåtet med handfriutrustning.

2006/07:T233 av Inger Jarl Beck (s):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som i motionen anförs om att lagen om användning av cykelhjälmar ska omfatta alla.

2006/07:T243 av Kjell Eldensjö (kd):

Riksdagen begär att regeringen utreder möjligheten att införa obligatoriska hälsokontroller för äldre som innehar körkort.

2006/07:T248 av Susanne Eberstein och Agneta Lundberg (båda s):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om läkarintyg för äldre bilförare.

2006/07:T276 av Stefan Tornberg (c):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om vikten av att kunna köra upp för körkort i landets samtliga kommuner.

2006/07:T277 av Staffan Danielsson och Anders Åkesson (båda c):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om åtgärder mot att allt färre tar allt dyrare körkort.

2006/07:T280 av Helene Petersson i Stockaryd (s):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om förarbevis för mopeder klass 2.

2006/07:T281 av Lars Wegendal (s):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som i motionen anförs om tydligare lagstiftning för EU-mopederna för att förbättra för polis och konsumenter.

2006/07:T284 av Jan Björkman m.fl. (s):

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

2006/07:T305 av Leif Jakobsson (s):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att beakta införandet av alkoholsets konsekvenser på totalkonsumtionen av alkohol.

2006/07:T311 av Susanne Eberstein och Jasenko Omanovic (båda s):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om ägaransvar och registreringsskyltar på motorcyklar.

2006/07:T312 av Susanne Eberstein (s):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om förbud att prata i mobiltelefon under bilkörning.

2006/07:T328 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 stiger på och av sin skolskjuts.

2006/07:T329 av Lennart Sacrédeus (kd):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att personer med osynliga funktionshinder eller nedsatt funktion i inre organ ska vara berättigade till särskilt parkeringstillstånd enligt 13 kap. 8 § trafikförordningen.

2006/07:T336 av Anita Brodén (fp):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att uppgifter om telefoni ska 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 mobiltelefoni vid bilkörning.

2006/07:T349 av Staffan Danielsson (c):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om en översyn av gällande regelverk för hur körkortstillstånd beviljas och kan överklagas vid trafikmedicinska synfältsbegränsningar.

2006/07:T352 av Johan Linander och Birgitta Sellén (båda c):

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

2006/07:T358 av Peter Pedersen m.fl. (v):

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.
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 mobiltelefoner 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.
 13. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att Vägverket i framtagandet 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.

2006/07:T359 av Karin Svensson Smith m.fl. (mp):

21. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att Vägverket ökar utbyggnadstakten av kameror för trafikövervakning.

2006/07:T363 av Agneta Gille (s):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att reflexväst ska finnas i alla bilar.

2006/07:T366 av Yilmaz Kerimo (s):

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

2006/07:T368 av Björn Hamilton (m):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om förbud mot att tala i mobiltelefon under bilkörning.

2006/07:T370 av Björn Hamilton (m):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om införande av poängkörkort.

2006/07:T372 av Catherine Persson (s):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om EU-mopeder och regler för deras framförande.

2006/07:T382 av Lars Wegendal och Carina Adolfsson Elgestam (båda s):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som i motionen anförs om obligatoriska körlektioner och avrostning.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som i motionen anförs om beredskap för att införa alkoholås i en snabbare takt.
3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som i motionen anförs om körkortsåterkallelse.

2006/07:T385 av Anita Brodén och Annika Qarlsson (fp, c):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om vikten av en effektiv informationsinsats för ett säkert beteende i trafiken samt för spridning av goda exempel på trafiksäkerhetsarbete.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om ett fortsatt engagemang och ytterligare insatser för att i första hand uppnå delmålet.
3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om obligatorisk drogtestning av förare vid olyckor.
4. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om en utvärdering och revidering av nollvisionen.

2006/07:T388 av Karin Åström m.fl. (s):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om vikten av NTF:s tydliga oberoende.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om ett för NTF indexuppräknat anslag vilket möjliggör långsiktiga satsningar.
3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om ökade anslag till folkbildning inom trafiksäkerhetsområdet.
4. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om förstärkta resurser till NTF.

2006/07:T391 av Leif Pettersson och Fredrik Lundh (båda s):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att alkoholås införs i alla nya personbilar som säljs i eller importeras till Sverige senast år 2012.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att Sverige bör arbeta för att bli försöksland inom EU med krav på alkoholås i nya personbilar.

2006/07:T396 av Annelie Enochson (kd):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att verka för ett obligatoriskt krav på handsfree vid användande av mobiltelefon under fordonskörning.

2006/07:T398 av Sylvia Lindgren (s):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att utreda möjligheten att premiera användandet av säkerhetsutrustning som vinterdäck för bilar.

2006/07:T410 av Kurt Kvarnström och Carin Runeson (båda s):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att öka bilproducenternas ansvar för att bilar vid försäljning ska utrustas med vinterdäck som standard.

2006/07:T412 av Anneli Särnblad och Carin Runeson (båda s):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om alkoholås på skolskjutsar som ett led i att nå nollvisionen.

2006/07:T420 av Karin Svensson Smith m.fl. (mp):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som i motionen anförs om sänkta hastighetsgränser för körkortsåterkallelse.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som i motionen anförs om behovet av att utreda möjligheterna att införa ett prick- eller klippkortssystem liknande det som tillämpas i Danmark för körkortsåterkallelser till följd av trafikförseelser.
8. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som i motionen anförs om att resurser för automatisk trafiksäkerhetskontroll bör öronmärkas inom ramen för de 4,9 miljarder kronor som Vägverket har i årligt trafiksäkerhetsanslag så att alla dokumenterat farliga vägar förses med erforderlig hastighetsövervakning.
9. Riksdagen begär att regeringen återkommer till riksdagen med ett lagförslag om ägaransvaret hos fordonsinnehavare.
10. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som i motionen anförs om att Vägverket bör få i uppdrag att fastställa en plan för utbildning samt förarprov som ska vara obligatoriskt för att få behörighet att köra utryckningsfordon.
11. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som i motionen anförs om att ge Statens institut för kommunikationsanalys i uppdrag att analysera och föreslå förändrad värdering av trafiksäkerhet – beräknad tidsvinst på grund av väginvestering ställt i relation till tidsförlust i samband med dödsfall i trafiken.

12. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som i motionen anförs om att Vägverket i sitt regleringsbrev får ett utpekad uppdrag att kvalitetssäkra alkolåsen.
13. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som i motionen anförs om att de som dömts för rattfylleri får ett krav på alkolås inskrivet i körkortet som villkor för fortsatt körkortsinnehav.
15. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som i motionen anförs om att den obligatoriska riskutbildningen sker vid ett tillfälle som är separerat från halkkörningen och andra eventuella obligatoriska moment i körkortsutbildningen.

2006/07:T429 av Tomas Eneroth (s):

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

2006/07:MJ228 av Jörgen Johansson m.fl. (c):

2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att finansieringen av eftersök av trafikskadat vilt, till fullo, ska bekostas av allmänna medel.

2006/07:MJ336 av Karl Gustav Abramsson m.fl. (s):

5. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om införandet av ett ersättningssystem för eftersök av trafikskadat vilt som också tar hänsyn till de omfattande arbetsinsatser som främst jägarna utför.

2006/07:MJ391 av Peter Eriksson m.fl. (mp):

37. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att Vägverket bör öka utbyggnadstakten av kameror för trafikövervakning.