

Motion till riksdagen 2005/06:T609

av Johnny Gylling m.fl. (kd)

Trafiksäkerhet

Motionen delad mellan flera utskott

Förslag till riksdagsbeslut

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförts om att krav på alkoholås i alla nya bilar bör införas senast 2010.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförts om att krav på alkoholås snarast skall ställas för alla rattfylleridömda som återfår körkortet.
3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförts om att rattfylleridömda skall kunna tvingas att konfrontera trafikkoffer enligt VIP-modellen.¹
4. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförts om att alkohol- och drogundervisning skall göras obligatorisk i körkortsutbildningen.
5. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförts om vikten från trafiksäkerhetssynpunkt av en utökad planeringsram för investeringar i nationella stamvägar under perioden 2004–2015.
6. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförts om en handlingsplan för bättre trafikmiljö för motorcyklister.
7. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförts om beredningen av Vägverkets förslag om en ny körkortsutbildning.
8. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförts om inrättande av ett körkortssystem med prickar.
9. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförts om att regeringen skall verka för att Vägverket genom sina föreskrifter åter tillåter övningskörning med motorcykel i grupp.
10. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförts om att regeringen inom EU skall verka aktivt för en introduktion av elektroniska körkort.
11. Riksdagen begär att regeringen lägger fram förslag till lagstiftning som innebär att framförande av moped görs tillåtet fr.o.m. det år man fyller 15 år.

Fel! Okänt namn på

12. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att regeringen skall uppmana Vägverket att fullfölja cykelstrategin i full omfattning och enligt planerna.
13. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att trafiklagstiftningen skall ses över i syfte att öka cyklisters säkerhet och framkomlighet.
14. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att bestämmelsen i trafikförordningen att barn skall använda hjälm när de färdas på tvåhjulig cykel bör gälla barn upp t.o.m. 17 års ålder.
15. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om åtgärder för att motverka illegal s.k. streetracing.
16. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att Vägtrafikinspektionen skall skiljas från Vägverket.

¹ Yrkande 3 hänvisat till JuU.

Återupprätta nollvisionen

Säkerheten i trafiken har inte förbättrats sedan 1998, då riksdagen antog nollvisionen som trafikpolitiskt mål. Antalet döda årligen har minskat något, men antalet svårt skadade har ökat. Nollvisionens delmål om högst 400 döda i trafiken år 2000 och högst 270 döda år 2007 är avlägsna. 2004 omkom 480 människor i trafiken. De åtgärder som den socialdemokratiska regeringen satt in för en förbättrad trafiksäkerhet har varit otillräckliga.

Regeringen lämnade våren 2004 en trafiksäkerhetsproposition med en mycket begränsad uppsättning åtgärder. Kristdemokraterna har ställt sig bakom inriktningen, men i det långsiktiga trafiksäkerhetsarbetet krävs såväl ett högre tempo som högre ambitioner, än vad regeringen uppvisar.

Kristdemokraterna har under många år aktivt drivit frågan om trafiknykterhet. Redan 1994 lades första riksdagsmotionen om alkohol. På flera punkter har regeringen gått Kristdemokraterna till mötes. I andra frågor fortsätter regeringen att uppvisa saktfärdighet eller rent av principiellt motstånd mot åtgärder som skulle bidra till trafiksäkerhetsarbetet.

Kristdemokraternas förslag syftar till att

- alkohol blir obligatoriskt i alla nya bilar i Sverige senast 2010,
- krav på alkohol snarast uppställs för alla rattfylleridömda som återfår körkortet,
- rattfylleridömda ska kunna tvingas att konfrontera trafikoffrer enligt VIP-modellen,
- polisens trafikövervakning förstärks genom inrättande av en "Highway Patrol",
- vägarna görs säkrare genom att planeringsramen för åtgärder i vägnätet under perioden 2004–2015 ökar med 6,2 miljarder kronor,
- trafikmiljön för motorcyklister görs säkrare genom handlingsplan,
- krav på cykelhjälm införs för barn upp till 18 års ålder,
- vägverkets förslag om en ny körkortsutbildning förverkligas,
- elektroniska körkort blir standard inom hela EU,
- information om riskerna med alkohol och droger görs obligatorisk inom körkortsutbildningen,
- vägtrafikinspektionen skiljs från Vägverket,
- illegal s.k. strectracing motverkas genom stöd till lagliga alternativ.

Rattfylleriet ökar dramatiskt

Vägverkets generaldirektör Ingemar Skogö uttalade sommaren 2004 att "Våra värsta farhågor har besannats när det gäller utvecklingen av alkohol i trafiken". Han hänvisade då till statistik som visade att antalet påverkade i dödsoflyckor med personbil under 2003 hade ökat och att i singelolyckor för den mest utsatta åldersgruppen 15–24 år var tre av fyra (74 procent) alkoholpåverkade. Det är en dramatisk ökning från år 2002 då motsvarande uppgift var

Fel! Okänt namn på

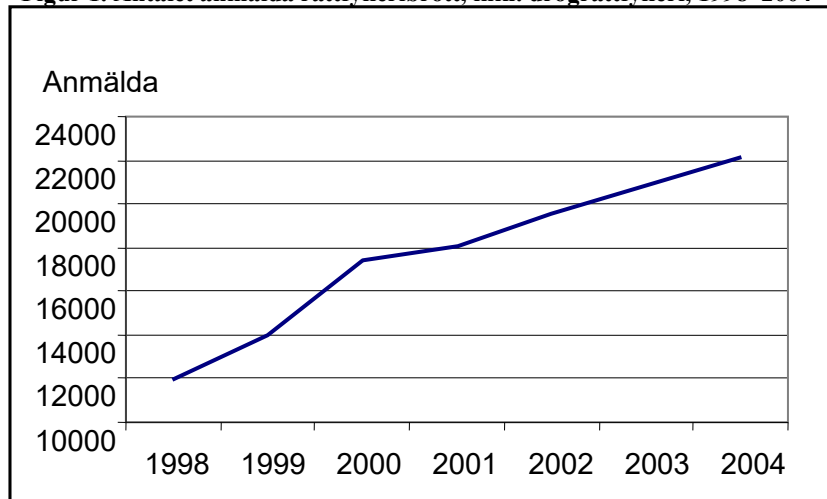
50 procent. Skogö förklarade också att ”När alkoholen ökar i samhället innebär detta att det slår igenom i trafiken. Det är viktigt att samhällets alla aktörer tar sitt ansvar för att förhindra denna utveckling.”

Under 2004 har alkoholkonsumtionen ökat ytterligare med de ökade möjligheterna att föra in alkohol i Sverige från andra EU-länder. Ingenting tyder därför på att trenden kommer att vända vad gäller alkohol i trafiken, snarare tvärtom. Och det visar sig också att antalet dödsolyckor i trafiken i stort sett är oförändrat sedan nollvisionen infördes för sju år sedan. En tredjedel av alla dödsolyckor är alkoholrelaterade. Att nollvisionen är avlägsen hänger till stor del samman med den ökade alkoholkonsumtionen. Samtidigt som vissa typer av olyckor byggs bort, t.ex. mötesolyckor, så ökar de alkoholrelaterade olyckorna.

År 2004 avslöjades närmare 22 000 rattfulla fordonsförare i poliskontroller. Det är en ökning med 5,5 procent jämfört med 2003. Drygt en tredjedel av de påverkade förarna, 6 500, var drogpåverkade. Det är en 20-procentig ökning av drograttfylleriet sedan 2003 enligt Brottsförebyggande rådets preliminära statistik för 2004.

Sedan 1998, då 11 923 rattfylleribrott anmäldes, har alltså antalet anmälda rattfylleribrott närmast fördubblats.

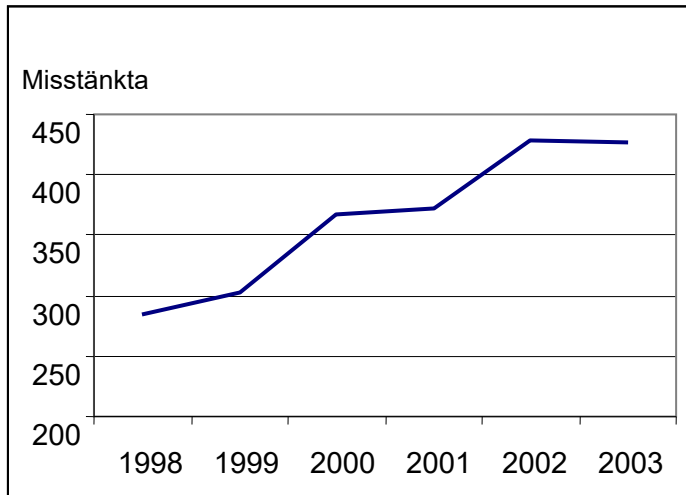
Figur 1. Antalet anmälda rattfylleribrott, inkl. drograttfylleri, 1998–2004



Källa: Brottsförebyggande rådet

Polisen kartlägger rattfyllerimisstankar vid olyckor med dödlig utgång eller svåra personskador. Vid dessa mycket allvarliga olyckor har antalet rattfyllerimisstänkta personbilsförare ökat med nära 50 procent under de senaste fem åren. Under samma tidsperiod har antalet alkoholmisstänkta motorcykelförare ökat med drygt 25 procent och antalet misstänkta mopedförare har nästintill fördubblats.

Figur 2. Misstänkta alkoholpåverkade fordonsförare och mopedister vid vägtrafikolyckor med dödlig utgång eller svår personskada



Källa: Sika

Kristdemokraternas 7-punktsprogram mot rattfylleriet

Obligatoriskt alkoholås för alla rattfylleridömda

Ett sätt att komma till rätta med onykerheten i trafiken är utnyttjandet av alkoholås – ett instrument som monteras i bilen och som antingen mäter alkoholkoncentrationen i förarens utandningsluft eller i bilkupén. Är föraren alkoholpåverkad går fordonet inte att starta. Kristdemokraterna anser att riksdagens ambition bör vara att krav på alkoholås så snart som det är praktiskt ska gälla alla motorfordon.

En försöksverksamhet pågår sedan 1999 där personer som har gjort sig skyldiga till trafiknykterhetsbrott har möjlighet att få villkorlig körkortsåterkallelse. Den dömda får alltså i förtid tillbaka körkortet. Villkoret är att man kör med en personbil som har utrustats med alkoholås. Riksdagen har beslutat att försöksverksamheten ska pågå ända till 2009 och därefter utvärderas. Det vore enligt Kristdemokraterna oklokt att under så lång tid driva den lyckade verksamheten under provisoriska former.

Istället bör krav ställas på *alla* de personer som blivit av med sitt körkort på grund av rattfylleri att använda alkoholås under en övergångstid efter det att körkortet återfåts. En sådan bestämmelse ska inte uppfattas som ett straff ovanpå böter och fängelse, utan som ett stöd för att minska risken för återfall i rattfylleri.

Fel! Okänt namn på

Detta obligatoriska villkor behöver inte ha samma utformning som den nuvarande försöksverksamheten med regelbundna läkarbesök och kalibreringar av alkolåset. Ett obligatoriskt system måste vara mer flexibelt för att inrymma alla typer av körkortsinnehavare oavsett eget innehav av bil och frekvensen hos bilkörningen.

Tvinga rattfylleridömda att konfronteras med trafikoffer enligt VIP-modellen

Rattfyllerister ska kunna dömas att delta i VIP (Victim Impact Panel), som är ett förebyggande program som utgår från rattfylleriets konsekvenser. Rattfylleristen konfronteras med personer som drabbats av rattfylleriet och får lyssna till berättelser från människor som drabbats av svåra traumatiska upplevelser genom att de förlorat nära anhöriga eller själva blivit svårt skadade av en rattfyllerist. VIP har bedrivits i tio år över hela USA, och resultaten är mycket goda. I Sverige introducerade MHF i samarbete med Vägverket VIP-modellen år 2001 och vissa län bedriver verksamhet enligt denna modell på frivillig grund. Det är hög tid att ta ett steg till så att dömda ska kunna *åläggas*, och inte bara på frivillighetens grund själva besluta, att närvara vid konfrontationer. Det är inte säkert att de som kommer frivilligt är de som i första hand behöver påverkas.

Våren 2003 besvarade justitieutskottet Kristdemokraternas förslag att rattfyllerister bör kunna dömas till konfrontationer, med hänvisning till att det i dagsläget inte torde föreligga några hinder att bedriva sådana behandlingar på frivillighetens grund. Utskottet tog dock inte fasta på motionens intention, nämligen att dömda ska kunna *åläggas*, och inte bara på frivillighetens grund själv besluta, att närvara vid konfrontationer.

Kristdemokraterna har därför föreslagit att riksdagen ska begära att regeringen klarlägger huruvida det är möjligt att med nuvarande lagstiftning ålägga rattfylleridömda att delta i behandling innehållande konfrontation med trafikoffer och, om det visar sig erforderligt, återkomma till riksdagen med förslag till lagstiftning.

Obligatoriskt alkolås i alla nya bilar 2010 och i alla fordon från 2015

Eftersom alkoholkonsumtionen ökar så är det också angeläget med ett skyndsamt ökande av alkolås i trafiken. Motorförarnas Hälnykterhetsförbund (MHF) har antagit en strategi som innebär att alla nya bilar som säljs i Sverige från 2010 ska ha alkolås, och att alla bilar i Sverige ska ha alkolås 2015. Kristdemokraterna anser att denna mer ambitiösa tidsplan ska gälla, istället för regeringens betydligt långsammare tempo. En särskild utredare har tillsatts med uppdrag att utreda möjligheterna att senast år 2012 införa krav på alkolås i alla nya bilar i Sverige.

Denna utveckling måste ske i en nära dialog med fordonsindustrin liksom med övriga EU-länder. EU:s regelverk om fri cirkulation av varor är av största betydelse i detta sammanhang. Kristdemokraterna har därför under 2004 föreslagit, men inte fått gehör för, att regeringen ska verka inom EU för en gemensam tidsplan för introducerande av alkolås i alla bilar.

Ställ krav på yrkestrafiken att vara föregångare för införandet av alkolås

För att påskynda utvecklingen mot en allmän användning av alkolås anser Kristdemokraterna att yrkestrafiken kan spela en viktig roll som föregångare. Alltför få kommuner ställer krav på alkolås vid upphandling av bussar. Buss- trafik och annan yrkestrafik ska vara en föregångare i arbetet med att få bort rattfylleriet från våra vägar. Därför bör krav på alkolås regelmässigt ställas vid upphandlingar av busstrafik.

Regeringen borde ge alla statliga bolag i uppdrag att se till att alkolås finns installerat på alla fordon som köps in. I dag gör exempelvis Green Cargo detta i sin nya lastbilsflotta, men det bör ske över hela linjen. Alla statliga myndigheter, där det är praktiskt möjligt, borde få samma uppdrag – inte bara några få som nu.

Det pågår omfattande frivilliga installationer av alkolås inom åkerinäringen, och det är positivt, men Kristdemokraterna anser att regeringen bör inrikta sitt trafiksäkerhetsarbete mot att inom ett par år kunna föreslå en lagstiftning som innebär krav på alkolås i all yrkestrafik.

Obligatorisk alkohol- och drogundervisning i körkortsutbildningen

Forskning visar att nyckeln till trafiksäkerhet heter utbildning. De unga bilförarna är kraftigt överrepresenterade i olycksstatistiken, det visar all tillgänglig forskning. Det visar på ett stort behov att utveckla körkortsutbildningen. Kristdemokraterna har under en längre tid krävt obligatoriska inslag av alkohol- och drogundervisning i körkortsutbildningen. Regeringen har under 2004 öppnat upp för en sådan förändring, men inte varit beredd att ta det nya helhetsgrepp som behövs. Det är högst otillfredsställande att regeringen ännu inte gått vidare med det förslag till helt ny körkortsutbildning som Vägverket arbetat fram, vilket bl.a. rymmer fler obligatoriska övningsmoment samt repetitionsutbildningar.

Mörkerkörning samt möte med trafikoffrer bör bli obligatoriskt för körkortstagare. Kristdemokraterna föreslår också att den som tar körkort ska få det ”på prov” några år i början. I Norge finns ett system där man vid trafikbrott samlar på sig prickar som kan leda till körkortsindragning längre fram, som kan tjäna som förebild. Detta bör ges regeringen till känna.

Fel! Okänt namn på

Förstärk polisens trafikövervakning – inrätta Highway Patrol

Att öka antalet alkoholkontroller i trafiken är en effektiv åtgärd mot rattfylleri – både för att en ökad upptäcktsrisk gör att fler avhåller sig från att köra bil påverkade av alkohol och för att själva kontrollerna leder till att fler upptäcks och kan stoppas. Ändå gör polisen idag betydligt färre kontroller än för tio år sedan. 1,4 miljoner genomförda prov år 2003 kan jämföras med 1,8 miljoner prov 1994, enligt Sikas trafiksäkerhetsrapport för 2004. Det är en konsekvens av att antalet trafikpoliser de senaste tio åren minskat dramatiskt. I Kristdemokraternas budgetalternativ föreslås ökade resurser till polisen, bl.a. för att öka möjligheterna till trafikkontrollverksamhet.

Det finns också stora regionala skillnader mellan hur trafikpoliserna utnyttjas av landets polismyndigheter. Om dessa eliminerades och polisen skulle visa upp samma effektivitet som i de mest effektiva länen skulle enligt Vägverket över 2 miljoner alkoholutandningsprov kunna göras.

De regionala skillnaderna i omfattning och kvalitet motiverar en förändrad organisation av hela trafikpolisens verksamhet. En modell för trafikpolisens organisation likt den som gäller för Highway Patrol i Nya Zeeland bör närmare övervägas. Det skulle innebära en trafikpolis som är mer centralt styrd och som finansieras genom en särskild myndighet, istället för av respektive länspolismyndighet.

Den myndighet som är mest lämpad för att hantera de resurser som riksdag och regering avsätter för trafikövervakningen, och för att uppställa mål för verksamheten, är Vägverket. Riskerna för nedprioritering av trafikpolisens verksamhet skulle minska dramatiskt i en sådan mer självständig organisation. Möjligheterna till en effektiv målstyrning skulle samtidigt öka. I denna organisation bör också Vägverkets bilinspektörer inkluderas. Inspektörerna utför en stor del av kontrollen av tunga fordon på de svenska vägarna men bör ges behörighet att därutöver genomföra utandningsprov.

Utveckla polisens samarbete med andra myndigheter

Polisen i Stockholms län har sedan 2003 bedrivit ett projekt under beteckningen ”SMADIT”, Samverkan mot alkohol och droger i trafiken, som utfallit så väl att man nu beslutat sig för att permanenta försöket. Försöket bygger på att man etablerat en organiserad samverkan mellan polismyndigheten, Vägverket, Sveriges Kommuner och Landsting, Kriminalvården och länsstyrelsen. Man har en s.k. 24-timmarsregel som involverar polis, beroendevård och socialtjänst. I praktiken innebär projektet att man ser till den enskilde trafikanten som ertappats påverkad under körning och erbjuder honom eller henne en rehabilitering under kvalificerade former. Utfallet av antal personer som vill delta i rehabilitering och personer som inte återfaller i missbruk är så positivt att de samverkande huvudmännen funnit det lönt att permanenta verksamheten.

Projektet visar att det med konkreta insatser går att påverka en negativ utveckling genom samverkan. Kristdemokraterna anser att regeringen bör verka för att detta projekt ska prövas i fler län.

Inför ensidigt lägre införselkvoter av alkohol till Sverige

Det är uppenbart att den ökande alkoholkonsumtionen leder till mer av rattfylleri och till fler döda och skadade i trafiken. De beräkningar som Vägverket använder visar att för varje liter per person som den totala alkoholkonsumtionen stiger ökar antalet rattfylleribrott med 11 % och de alkoholrelaterade dödsolyckorna med 8 %. Och konsumtionen av alkohol har stigit kraftigt de senaste åren – med 2 liter per person och år sedan nollvisionen infördes. Och det har också visat sig att de förbättringar som genomförts för att färre ska skadas eller dödas i trafiken motverkats av den ökande alkoholkonsumtionen, vilket gjort att antalet svårt skadade och dödade inte sjunkit särskilt mycket.

Den spritskattesänkning som Socialdemokraterna eftersträvar att genomföra måste avvisas, så att inte utvecklingen förvärras än mer på detta område. Det för trafiksäkerhetsarbetet ansvariga statsrådet Ulrica Messing har i flera sammanhang direkt och indirekt motsatt sig en sänkning. Men hennes, och trafiksäkerhetens linje har inte fått gehör i regeringen som verkar fast besluten att genomföra sänkningen, vilken kommer att medföra ytterligare konsumtionsökning och tyvärr mer av rattfylleri. Det visar all tillgänglig forskning.

Vi menar att Sverige, ensidigt om så krävs, måste återinföra de införselkvoter som gällde vid EU-inträdet för att bl.a. motverka problemen med alkohol i trafiken. Det finns stöd för en sådan åtgärd i EU-fördraget, och det är inte rimligt att marknadshänsyn ska övertrumfa folkhälsöhänsyn.

Säkrare vägar

Trafikanterna måste ta sitt ansvar att köra nyktra och följa trafikreglerna, men så länge vägarna lämnar så stora utrymmen för misstag som i dag, kommer nollvisionens mål inte att kunna uppnås. Att bygga säkrare vägar och trafikmiljöer är en nödvändig åtgärd som kräver att de av riksdagen beslutade väganslagen ökar.

Väginvesteringarna är den del av transportpolitiken som lidit mest av de senaste årens rödgröna regeringssamarbete. Trafiksäkerhetsarbetet förutsätter på vissa sträckor en utbyggnad till motorvägsstandard. Regeringen uppvisar i dag en alltför stor tilltro till andra mindre åtgärder i trafikmiljön.

Kristdemokraterna föreslog i behandlingen av infrastrukturpropositionen under våren 2004 en höjd planeringsram till 47 miljarder kronor för investeringar i det nationella stamvägnätet 2004–2015. Det skulle innebära att planeringsramen ökas med 5 miljarder kronor i förhållande till vad riksdagsmajori-

Fel! Okänt namn på

teten drivit igenom. För underhåll och investeringar i vägar under perioden 2006–2008 avsätter Kristdemokraterna 1 miljard kronor mer i anslag än vad regeringen föreslagit i budgetpropositionen för 2006.

Kristdemokraterna föreslår att riksdagen tillkännager att det från trafiksäkerhetssynpunkt är mycket angeläget att planeringsramen för investeringar i det nationella stamvägnätet ökar i förhållande till de planer som regeringen antagit för perioden 2004–2015.

Trafikmiljön för motorcyklister

Vägverket måste även ta hänsyn till de relativt oskyddade motorcyklisterna vid planering av trafikmiljön. När nu Vägverket tänker fortsätta en kraftig utbyggnad av vajerräcken vill Kristdemokraterna att andra typer av barriärer används för att även denna trafikantgrupp ska få en ökad trygghet i trafiken. Det kan exempelvis handla om särskilda skydd över vajrar och stolpar. En tysk undersökning visar att vajerräcken är mycket farligare för mc-förare än traditionella betongräcken.

Den europeiska mc-federationen FEMA har redovisat en rapport om bättre säkerhet för motorcyklister, ”The road to success”. I rapporten framgår att flera länders regeringar och vägmyndigheter har insett att vägträcken måste designas även för motorcyklisterna. I Frankrike har regeringen anslagit särskilda medel för bättre ”mc-vänligare” skydd vid särskilt farliga vägsträckor. I Holland har man börjat införa räckesskydd. I Norge används hellre betongbarriärer. Tyskland genomför projekt med en extra barriär nedtill på räcken. Så även Luxemburg. I Portugal har en lag införts som tvingar fram ett säkerhetsperspektiv även för tvåhjuliga fordon. I Storbritannien är man mycket aktiv på området. Vägverket däremot är måttligt intresserat av att ändra på sina upphandlingar av vajerräcken. Mil efter mil byggs ut med vajrar och stolpar utan någon som helst hänsyn till motorcyklisterna. Kristdemokraterna anser att detta inte kan accepteras längre. Vägverket bör få i uppdrag att snarast ta fram en handlingsplan för bättre trafikmiljö för motorcyklister. Antalet motorcyklar i trafik fortsätter att öka, och under de tio senaste åren har antalet registrerade motorcyklar i Sverige fördubblats, från ca 110 000 till drygt 220 000. Denna ökning måste på ett bättre sätt återspeglas i trafiksäkerhetsarbetet.

En ny körkortsutbildning

Det är tillfredsställande att regeringen hörsammat Kristdemokraternas vid många tillfällen framförda krav på obligatorisk riskutbildning rörande alkohol och andra droger inom ramen för körkortsutbildningen. I utbildningen bör t.ex. kunna läggas in sådana möten med trafikoffer som nämns i avsnitt 5.4 (VIP-modellen).

Däremot är det högst otillfredsställande att regeringen ännu inte gått vidare med det förslag till helt ny körkortsutbildning som Vägverket arbetat fram, vilket bl.a. rymmer fler obligatoriska övningsmoment samt repetitionsutbildningar.

Vid upprepade tillfällen har trafikutskottet hänvisat till regeringens beredning av frågan om en ny körkortsutbildning för att avstyra motionsyrkanden rörande en förbättrad körkortsutbildning. I betänkande 2002/03:TU4 anför utskottet:

Utskottet delar den i motionerna framförda uppfattningen att utbildning av nya bilförare är ett viktigt instrument för att förbättra trafiksäkerheten. Enligt utskottets mening aktualiserar vidare motionärerna ett antal viktiga frågor om hur utbildningen kan vidareutvecklas. Även föregående år behandlade utskottet ett antal motionsyrkanden med förslag till en förbättrad förarutbildning (bet. 2001/02:TU10). Utskottet förutsatte att regeringen övervägde motionsförslagen i samband med den pågående beredningen av Vägverkets förslag till nytt förarutbildningssystem, STEFUS. Utskottet konstaterar nu att beredningen av Vägverkets förslag är avslutad men att fortsatt utvecklingsarbete pågår i frågan. Utskottet förutsätter att motionsförslagen övervägs inom ramen för detta arbete med att förbättra förarutbildningen. Med hänvisning till det anförda avstyrks de i detta avsnitt behandlade motionsförslagen.

Mot bakgrund av detta utdragna beredningsarbete anser Kristdemokraterna det vara hög tid att riksdagen riktar ett tillkännagivande till regeringen i vilket förslag efterfrågas med anledning av Vägverkets utredningsarbete om ny körkortsutbildning.

Övningskörning för motorcyklister

Vägverket har nyligen genom en förändring i sina föreskrifter ställt krav på att övningskörning med motorcykel ska genomföras av *en* lärare och *en* elev. Övningskörning i mindre grupper med en lärare, som länge fungerat mycket väl, är därmed inte längre tillåtet. Bakgrunden till den förändrade föreskriften är att ett fåtal antal mindre seriösa körskolor låtit alltför stora grupper övningsköra tillsammans under körskolelärares ledning. Resultatet har blivit att den stora mängden seriösa körskolor enbart kan erbjuda dyrare lektioner till sina elever till följd av den högre lärartätheten.

Kristdemokraterna anser att övningskörning med motorcykel i grupp åter ska bli tillåtet, dels för att minska kostnaderna för eleverna, dels för att övningskörning i grupp är en viktig del i utbildningen inför det motorcykelkörande som ofta sker just i grupp.

Riksdagen bör därför tillkännage för regeringen som sin mening att regeringen ska verka för att Vägverket genom sina föreskrifter åter tillåter övningskörning med motorcykel i grupp.

Fel! Okänt namn på

Elektroniska körkort

Kristdemokraterna efterlyser också en utveckling mot användande av elektroniska körkort, som omöjliggör obehörig användning av bil. Detta skulle vara ytterligare en åtgärd för att motverka rattfylleri.

Förutom att fungera som vanligt körkort kan ett elektroniskt körkort användas för att lagra olika typer av information. Exempel på sådan information är körtider för yrkesförare, information om huruvida trafikförsäkringen är betald, medicinsk information m.m. Det kan även användas som bilnyckel/startnyckel och utrustas med flera tilläggsfunktioner, t.ex. just alkoholås.

Regelverket kring körkort bestäms i dag till stor del på EU-nivå. Kristdemokraterna anser därför att regeringen inom EU ska verka aktivt för en introduktion av elektroniska körkort.

Förarbevis för alla mopeder från det året man fyller 15

I Sverige delas mopeder i två klasser, moped klass I och moped klass II. För att få köra moped klass II räcker det i dag med att man fyllt 15 år. För att få köra moped klass I, som ofta kallas EU-moped, krävs körkort, traktorkort eller förarbevis för moped klass I. För att få ett förarbevis måste man vara minst 15 år och ha genomgått en särskild utbildning och godkänts vid ett kunskapsprov.

Den högre tillåtna hastigheten för klass I-mopeder är i dag den främsta anledning till att krav ställs på förarbevis. Men många olyckor, som skulle kunna undvikas genom utbildning, drabbar och orsakas också av förare på klass II-mopeder.

Mot bakgrund av det mer ambitiösa trafiksäkerhetsarbete som nollvisionen kräver anser Kristdemokraterna att motsvarande krav på körkort eller förarbevis som i dag gäller för klass I-mopeder också bör gälla för klass II-mopeder.

Den statliga utredning som i juni 2005 föreslog ett mopedkörkort från 16 års ålder har dock valt fel väg. Kristdemokraterna förespråkar istället ett registreringstvång även för klass II-mopederna och skärpta krav på utbildning för förarbevis. Med sådana skärpta krav borde man få köra moped från det år, inte den dag, man fyller 15 år. Det bör alltså ske en sänkning av mopedåldern istället för en höjning.

Åldersgränsens konstruktion i gällande lagstiftning innebär problem för många ungdomar. Att fylla 15 år sent under året innebär att man lätt kommer utanför den gemenskap som skapas. En vanlig konsekvens är att man ändå olagligt åker med sina kompisar. Detta sätt att åka innebär ofta att ungdomar åker oskyddade med ökade skaderisker. En förändring av åldersgränsen för moped till det år under vilket man fyller 15 år skulle minska lagstridigt medåkande och öka rättsmedvetenheten.

Regeringens utredare hänvisade till EU:s nya körkortsdirektiv för att föreslå en höjning av mopedåldern till 16 år. Men faktum är att EU:s körkortsdirektiv ger möjlighet åt varje nation att tillåta mopedkörning från 14 år. Med bra utbildning, hårdare tag mot trimningen och obligatorisk registrering (utom för veteranmopeder) så kan mopedolyckorna minska utan höjd åldersgräns.

Säker cykling

År 2000 antog Vägverket en nationell strategi för ökad och säker cykeltrafik. I detta dokument satte Vägverket upp målet att öka cykeltrafikens andel av alla resor med en tredjedel.

År 2005 kan man konstatera att cyklandet i Sverige totalt sett snarare minskat än ökat. Det finns uppgifter som tyder på att cyklingen i Sverige minskat med två procent sedan år 2000. Utvecklingen går alltså stick i stäv med den av regeringen och riksdagen och Vägverket uttalade målsättningen. Regeringen bör därför uppmana Vägverket att fullfölja cykelstrategin i full omfattning och enligt planerna.

En betydande orsak till att cyklandet inte ökat i en sådan utsträckning som vore önskvärt från såväl miljö- som folkhälsosynpunkt, är den bristande säkerhet som många potentiella cyklister upplever. Dagens regelverk är i första hand utformat för att garantera bilister framkomlighet och säkerhet. Cyklister är satta på undantag. Regeringen bör därför ge Vägverket i uppdrag att se över trafiklagstiftningen i syfte att öka cyklisters säkerhet och framkomlighet.

Hjälmtvång till 18 års ålder

Regeringen införde den 6 maj 2004 en bestämmelse i trafikförordningen som innebär att barn upp t.o.m. 14 års ålder ska använda hjälm när de färdas på tvåhjulig cykel.

Som anfördes i regeringens trafiksäkerhetsproposition 2004, slutar många barn att använda cykelhjälm i samband med tonårstiden. Denna process är värd att motarbeta. Med tanke på att regeringen konstaterar att barn behöver de vuxnas stöd för att kunna bedöma riskerna med att cykla utan hjälm, är den rimligaste åldersgränsen i detta sammanhang myndighetsåldern.

Kristdemokraterna anser därför att riksdagen ska tillkännage för regeringen att åldersgränsen för skyldighet att använda hjälm vid cykling bör vara 18 år, då barnet blir myndigt.

Säkra skolvägar

Det är angeläget att barn har möjlighet att gå eller cykla till skolan. Detta försvåras av att barns väg till skolan ofta går längs hårt trafikerade vägar.

Fel! Okänt namn på

Skolbarn är särskilt utsatta, eftersom transportsystemet i mycket liten utsträckning planerats med barns bästa för ögonen. Barnets perspektiv måste vara mer vägledande för hur trafikmiljöer utformas, inte minst för att ge möjligheter till den fysiska aktivitet som det innebär att ta sig till skolan till fots eller med cykel.

Sänkta hastigheter är avgörande för att öka trafiksäkerheten, i synnerhet för barn. Sänkta hastigheter åstadkoms dels genom en bättre regelefterlevnad, dels genom sänkningar av den högsta tillåtna hastigheten. Lokala projekt, genom kommunernas eller det civila samhällets försorg, som ökar barns möjligheter att säkert promenera till skolan måste uppmuntras. Ett exempel är sådana ”vandrande skolbussar” som, bl.a. i Stockholm och Lund, innebär att skolbarn i grupp under en förälders eller annan vuxens ledning går till skolan.

Kristdemokraterna har varit pådrivande för att användandet av variabla hastighetsskyltar ska öka. För områden kring skolor och förskolor skulle det medge förändrade hastighetsbegränsning under lov och helger, vilket kan öka respekten för skyltningen. Det kan också användas för att sänka hastigheterna i anslutning till en hållplats när barn väntar på sin skolbuss.

Samtidigt är det viktigt att påpeka att säkrare skolvägar inte åstadkoms enbart genom insatser i direkt anslutning till skolan. Trafikförutsättningarna vid varje skola och i varje område måste avgöra vilka åtgärder som ska sättas in.

Streetracing

Illegal tävlingskörning på allmän väg, s.k. streetracing, är ett växande problem i många länder. Förträdesvis ungdomar lockas att köra tävlingar kvällstid och nattetid på industriområden men även i stadskärnor. Inte sällan slutar tävlingarna i svåra olyckor, även med dödlig utgång. Det är svårt att peka på någon säker olycksstatistik eftersom man inte alltid kan bevisa att olyckan skedde under olagliga tävlingsformer.

Lösningen på problemet är inte förbud. Det är redan förbjudet att tävla på allmän väg eller framkalla fara för trafikanter på olika sätt. Man behöver inte se negativt på själva fenomenet att köra fort och att tävla. Biltävlingar har funnits länge och Svenska Bilsportförbundet engagerar många tusen människor. Även motorförlag och andra arrangerar med jämna mellanrum körningar på flygfält och liknande med stor framgång.

Istället bör staten, kommuner och myndigheter hjälpas åt att ge ungdomarna ett alternativ. I Göteborg startade 2002 fenomenet Blackrace vilket definieras ”körning på upplåten sträcka utan vinnarindikering”. Det sker genom samverkan mellan kommun, polis och bilsportsorganisationer samt inte minst med engagerade ungdomar. Körningarna genomförs på avstängd kommunal väg med tidtagning och går till så att bilarna accelererar mot klockan på en 201-meters sträcka. Tiderna publiceras på Internet och man kör enbart mot sig själv. Man kan dock över hela Sverige jämföra sin bil med liknande bilars resultat.

Blackrace har visat sig vara ett lyckat koncept och sprids nu ut över landet. I dagsläget genomförs Blackracekörningar i ett femtontal kommuner och lika många står på kö. För att finansiera arbetet har bl.a Vägverket ställt upp med trafiksäkerhetspengar. Det är enligt Kristdemokraternas mening helt i nollvisionens anda då vi ser det hela som en lösning på ett trafiksäkerhetsproblem. Det är även ett sätt att ge motorintresserade ungdomar en chans att bli delaktiga i samhället genom att själva vara med och arbeta för lösningar på problemen.

I storstäderna räcker inte Blackrace till för att lösa problemen. Där krävs också lite större körningar för de riktigt snabba bilarna. I Malmö har därför en speciell bana upplåtits under några års tid tills en ny vägsträckning ska tas i bruk. I Stockholm har Tullinge flygfält tjänat som arena under många år, vilket nu tyvärr kommer att upphöra. Det kommer med all säkerhet att innebära nya illegala race på gatorna, och Stockholmspolitikerna, som tidigare hjälpt till att starta Blackrace, måste samla sig och finna en långsiktig lösning istället för Tullinge.

Polisen har överlag, både från Rikspolisstyrelsens sida och regionalt, visat en generös inställning till och samarbetat väl med övriga aktörer. Vägverket har på ledningsnivå stöttat arbetet med att motverka illegal streetracing. På lokal och regional nivå är det ibland svårare att få stöd. Trafikförordningen (kap. 3:84) ger Vägverket möjlighet att avlysa vägen för ”tävlingar”, men eftersom Blackrace inte är någon tävling behöver förordningen ändras.

Vi föreslår därför att regeringen ändrar trafikförordningen så att Vägverket likt kommunerna kan upplåta vägar för ”uppvisning” (3:84) samt ge möjlighet till ”avlysning” (10:1) och även att kunna ge ”dispens för avgifter” (13:3).

Skilj Vägtrafikinspektionen från Vägverket

Vägverket har ansvar för att vägnätet utformas så att nollvisionens mål att ingen människa dödas eller skadas allvarligt av vägtrafiken kan uppnås. Vägtrafikinspektionen har ansvaret att följa och analysera hur hela vägtansportsystemet fungerar i förhållande till beslutade trafiksäkerhetsmål. Däri ingår en granskning av alla aktörer inom vägtrafiken.

Riksdagen begärde 1999 av regeringen att inrätta en fristående vägtrafikinspektion. Regeringen åstadkom dock en halvmesyra när man 2003 inrättade vägtrafikinspektionen som en del i Vägverket. Kristdemokraterna anser att riksdagens beslut avsåg en vägtrafikinspektion fristående från Vägverket.

Riksdagen beslutade under 2003 om en uppdelning av Luftfartsverket i syfte att skapa en självständig inspektion för att undvika de trovärdighets- och effektivitetsproblem som är en risk när produktions- och kontrollfunktioner ligger på samma myndighet. På motsvarande sätt har Kristdemokraterna föreslagit att vägtrafikinspektionen inrättas som en egen myndighet fristående från Vägverket.

Vid 2004/05 års riksmöte beslutade riksdagen, med bl.a. Kristdemokraternas motion som underlag, att samtliga trafikinspektioner skulle sammanföras

Fel! Okänt namn på

till en enhet och skiljas ifrån respektive trafikverk. Detta skulle ske under 2006 och redovisas i årets budgetproposition av regeringen.

Nu visar det sig att regeringen ännu inte tillsatt någon utredare utan enbart har tillfrågat trafikverken och inspektionerna om de samarbetar med varandra. Detta är helt otillfredsställande, och Kristdemokraterna begär att riksdagens beslut respekteras och verkställs snarast.

Stockholm den 5 oktober 2005

Johnny Gylling (kd)

Tuve Skånberg (kd)

Dan Kihlström (kd)

Ragnwi Marcelind (kd)

Annelie Enochson (kd)

Lars Gustafsson (kd)

Sven Gunnar Persson (kd)

Björn von der Esch (kd)