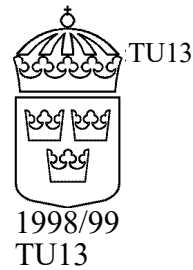


Trafikutskottets betänkande

1998/99:TU13

Vissa trafikfrågor m.m.



Sammanfattning

I betänkandet behandlar utskottet proposition 1998/99:91 Vissa trafikfrågor m.m., två motioner som väckts med anledning av propositionen samt åtta motioner om handikappolitiken inom transportområdet som väcktes under den allmänna motionstiden i september förra året.

Utskottet ställer sig bakom regeringens samtliga förslag. Det innebär att ett permanent system där parkeringsvakter kan tas i anspråk för att bevaka långa, tunga och breda transporter införs. Parkeringsvakterna skall i sådana fall kunna ge anvisningar för trafiken. Parkeringsvakter skall också kunna tas i anspråk för att biträda polismän när de fullgör trafikövervakningsuppgifter exempelvis i samband med hastighets-, förar- eller fordonskontroller. Förslagen medför att polisiära resurser kan frigöras för andra uppgifter.

En ändring i övergångsbestämmelserna beträffande färdtjänst och riksfärdtjänst genomförs. Det innebär att tillstånd för färdtjänst och riksfärdtjänst som har meddelats före den 1 januari 1998 skall fortsätta att gälla men att fr.o.m. den 1 januari 2000 nya bestämmelser om under vilka förutsättningar tillstånd kan återkallas eller föreskrifter ändras blir tillämpliga även på dessa äldre tillstånd.

Utskottet anser att det är viktigt att kollektivtrafiken bättre anpassas till de funktionshindrades behov och att färdtjänsten och riksfärdtjänsten fungerar väl. Med hänvisning till det omfattande utvärderingsarbete av handikappolitiken inom transportområdet som regeringen har initierat avstyrker dock utskottet de motioner som tar upp dessa frågor.

Till betänkandet har fogats två reservationer.

Regeringen (Näringsdepartementet) föreslår i proposition 1998/99:91 att riksdagen antar regeringens förslag till

1. lag om ändring i lagen (1975:88) med bemyndigande att meddela föreskrifter om trafik, transporter och kommunikationer,
2. lag om ändring i lagen (1987:24) om kommunal parkeringsövervakning,
3. lag om ändring i socialtjänstlagen (1980:620),
4. lag om ändring i lagen (1997:735) om riksfärdtjänst,
5. lag om ändring i lagen (1980:578) om ordningsvakter,
6. lag om ändring i polislagen (1984:387).

Lagförslagen är fogade som *bilaga* till betänkandet.

Propositionens huvudsakliga innehåll

I propositionen föreslås en ändring i lagen (1975:88) med bemyndigande att meddela föreskrifter om trafik, transporter och kommunikationer som möjliggör för regeringen att meddela föreskrifter om avgifter för trafikövervakningstjänster. I anslutning härtill föreslås en ändring i lagen (1987:24) om kommunal parkeringsövervakning som innebär att den myndighet som regeringen bestämmer får förordna parkeringsvakter att utföra trafikövervakningstjänster och ge anvisningar för trafiken.

Vidare föreslås en ändring i den sistnämnda lagen som innebär att parkeringsvakter, efter kommunalt beslut som föregås av samråd med polismyndigheten, skall kunna tas i anspråk för att lämna biträde åt polismän när de fullgör trafikövervakningsuppgifter. Därutöver föreslås att beslut som en polismyndighet eller Rikspolisstyrelsen har meddelat i ärenden enligt lagen (1980:578) om ordningsvakter skall få överklagas hos allmän förvaltningsdomstol samt vissa lagtekniska justeringar i lagen om ordningsvakter och i polislagen (1984:387).

Slutligen föreslås en ändring i övergångsbestämmelserna beträffande färdtjänst och riksfärdtjänst med innebörd att lagen (1997:736) om färdtjänst och lagen (1997:735) om riksfärdtjänst fr.o.m. den 1 januari 2000 skall tillämpas även beträffande tillstånd till färdtjänst och riksfärdtjänst som har meddelats före den 1 januari 1998.

Lagändringarna föreslås träda i kraft den 1 juli 1999.

Motionerna

Motioner med anledning av propositionen

1998/99:T18 av Sture Arnesson m.fl. (v) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om parkeringsvaktens befogenheter.

1998/99:T19 av Johnny Gylling (kd) och Tuve Skånberg (kd) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om parkeringsvakternas möjlighet att på prov få till uppgift att rapportera

Motioner från den allmänna motionstiden hösten 1998

1998/99:T207 av Karin Falkmer (m) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om åtgärder för att anpassa kollektivtrafiken till resenärer med funktionshinder.

1998/99:T208 av Ingrid Burman m.fl. (v) vari yrkas

1. att riksdagen hos regeringen begär förslag till sådan ändring i 8 § lagen om färdtjänst så att det tydligt framgår att ledsagare och personlig assistent skall omfattas av tillståndet att resa,

2. att riksdagen hos regeringen begär förslag till sådan ändring i 6 § lagen om riksfärdtjänst så att det tydligt framgår att ledsagare och personlig assistent omfattas av tillståndet att resa.

1998/99:T223 av Johnny Gylling m.fl. (kd) vari yrkas

5. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om precisering och tillämpning av mått för funktionsnedsattas tillgänglighet av färdmedel,

6. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om behovet av en utvärderingsbar åtgärdsplan för att öka tillgängligheten för funktionsnedsatta framför allt på kollektiva färdmedel.

1998/99:T907 av Margareta Viklund (kd) vari yrkas

1. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om att kollektivtrafiken görs tillgänglig för alla, inklusive funktionshindrade,

2. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om att insatser med anledning av det särskilda statsbidraget för att förbättra kollektivtrafikens tillgänglighet aktivt följs upp.

1998/99:So376 av Chatrine Pålsson m.fl. (kd) vari yrkas

18. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om färdtjänst.

1998/99:So387 av Lars Leijonborg m.fl. (fp) vari yrkas

6. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om färdtjänst.

1998/99:So456 av Ulf KristerSSon m.fl. (m) vari yrkas

8. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om färdtjänsten.

1998/99:So465 av Lars Leijonborg m.fl. (fp) vari yrkas

11. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om utökad tillgänglighet i kollektivtrafiken,

12. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om flexibla färdtjänst.

1 Inledning

I detta betänkande behandlar utskottet regeringens proposition 1998/99:91 Vissa trafikfrågor m.m. samt två motioner som väckts med anledning av propositionen. Vidare behandlar utskottet åtta motioner om handikappolitiken inom transportområdet som väcktes under den allmänna motionstiden i september 1998.

2 Vissa trafikfrågor m.m.

2.1 Propositionen

2.1.1 Möjligheter för kommunerna att ta ut avgift för vissa trafikövervakningstjänster m.m.

Enligt vägtrafikkungörelsen får kommun eller Vägverkets region meddela undantag i enskilda fall från de generella bestämmelserna om fordons och lasters största bredd samt högsta längd och vikt. Vissa av dessa undantag förenas med villkor om att viss bevakning skall ske av transporten. Denna bevakning utförs normalt av polisen. Polismyndigheten får ta ut en avgift vid sådan bevakning. Avgiften är för närvarande 225 kr per påbörjad timme för var och en av de polismän som behövs för bevakningen samt 3 kr för varje påbörjad kilometer för varje bil eller motorcykel som används vid bevakningen.

Den 1 juli 1993 inleddes inom Stockholms stad en försöksverksamhet varigenom parkeringsvakter efter utbildning och uppdrag från polisen har utfört bevakningen av tunga, långa och breda transporter för vilka föreskrivits bevakning. Eftersom lagstöd saknas för kommunen att ta ut avgift för bevakningen har kommunen till viss del erhållit ersättning för uppdragen från polisen.

Försöksverksamheten har huvudsakligen slagit väl ut och polisiära resurser har frigjorts. Regeringen anser därför att det finns skäl att permanenta ett system där parkeringsvakter kan tas i anspråk för att bevaka långa, tunga och breda transporter och att det finns skäl att utvidga möjligheten till hela landet.

För att bevakningen av tunga, långa och breda transporter skall erbjuda de garantier för trafiksäkerheten som behövs, bör den personal som ombesörjer bevakningen ha befogenhet att meddela anvisningar för trafiken. Regeringen föreslår därför att det i lagen (1987:24) om kommunal parkeringsövervakning införs en möjlighet för den myndighet som regeringen bestämmer att förordna parkeringsvakt som skall utföra trafikövervakningstjänster att ge anvisningar för trafiken.

Regeringen anser vidare att om försöksverksamheten skall permanentas bör kommunerna kunna ta ut ersättning på samma grunder som polismyndigheten. Föreskrifter härom måste meddelas genom lag. Regeringen föreslår att ett sådant bemyndigande tas in i lagen (1975:88) med bemyndigande att meddela föreskrifter om trafik, transporter och kommunikationer. Den er-

2.1.2 Utökade uppgifter för parkeringsvakter

Om det för parkeringsövervakningen i en kommun behövs parkeringsvakter får kommunen enligt lagen (1987:24) om kommunal parkeringsövervakning besluta att kommunen själv skall svara för övervakningen. Denna fullgörs då av parkeringsvakter som skall ha genomgått lämplig utbildning. Parkeringsvakterna fullgör i sin yrkesutövning endast en uppgift, nämligen att övervaka efterlevnaden av föreskrifter om parkering eller stannande av fordon.

Samhällets samlade resurser skulle enligt regeringen kunna tas till vara bättre om det skapades en möjlighet att utnyttja parkeringsvakter för andra uppgifter än parkeringsövervakning. Härigenom kan polisen avlastas från vissa uppgifter. En uppgift som synes väl lämpad att låta parkeringsvakter utföra är att lämna biträde åt polismän som fullgör trafikövervakningsuppgifter, t.ex. vid i förväg beordrade trafikkontroller. Parkeringsvakterna skulle enligt regeringen kunna utföra enklare göromål under polismans ledning i samband med exempelvis hastighets-, förar- eller fordonskontroller. En förutsättning för att parkeringsvakterna skall få tas i anspråk för utvidgade uppgifter bör vara att kommunen beslutat att så får ske.

Regeringen föreslår att det i lagen om kommunal parkeringsövervakning tas in en ny bestämmelse enligt vilken kommunen efter samråd med polismyndigheten kan besluta att parkeringsvakter får tas i anspråk för att, utöver parkeringsövervakning, biträda polismän vid fullgörande av trafikövervakningsuppgifter. Det är enligt propositionen lämpligt att eventuell ersättning bestäms genom en överenskommelse mellan polismyndigheten och kommunen.

2.1.3 Övergångsbestämmelser beträffande färdtjänst och riksfärdtjänst

Den 1 januari 1998 trädde lagen (1997:736) om färdtjänst i kraft. Denna lag ersatte socialtjänstlagens (1980:620) regler om färdtjänst. I övergångsbestämmelserna angavs att i fråga om beslut som har meddelats före ikraftträdandet gäller äldre bestämmelser. Tillstånd som har givits enligt de äldre reglerna fortsätter således att gälla enligt sina lydelse.

Enligt regeringen har avsikten med övergångsbestämmelserna inte varit att för en längre tid behålla det äldre regelverket för färdtjänstillstånd parallellt med det nya. Efter att ha hört berörda myndigheter, organisationer och trafikföretag föreslår regeringen att i stället för att sätta ett slutdatum för giltighetstiden för de äldre tillstånden, vilket har föreslagits, bör det anges att fr.o.m. ett visst datum skall de nya lagarna tillämpas på dessa tillstånd. Det innebär att tillstånden fortsätter att gälla, men att färdtjänstlagens och riksfärdtjänstlagens bestämmelser bl.a. om under vilka förutsättningar tillstånden kan återkallas eller föreskrifter ändras blir tillämpliga även på dessa tillstånd.

Regeringens förslag betyder att i övergångsbestämmelserna till lagarna (1997:313) och (1997:739) om ändring i socialtjänstlagen (1980:620) och till lagen (1997:735) om riksfärdtjänst anges att lagen (1997:736) om färdtjänst

respektive den nya lagen om riksfärdtjänst fr.o.m. den 1 januari 2000 skall tillämpas på tillstånd till färdtjänst och riksfärdtjänst som har meddelats före den 1 januari 1998.

2.1.4 Överklagande av beslut om ordningsvakter m.m.

Länsstyrelsen har under lång tid haft ansvaret för polisverksamheten i länen och bl.a. haft till uppgift att fatta beslut i fråga om ordningsvakter i vissa fall. Länsstyrelsens ansvar för polisverksamheten har emellertid upphört och länsstyrelsen skall inte längre fatta beslut i fråga om förordnande av ordningsvakter. Till följd härav bör enligt regeringen beslut som polismyndigheten fattar i dessa frågor inte längre kunna överklagas hos länsstyrelsen. Regeringen föreslår därför att polismyndighetens beslut, liksom Rikspolisstyrelsens beslut i dessa ärenden, skall överklagas hos allmän förvaltningsdomstol.

I 2 § lagen om ordningsvakter hänvisas till 37 § lagen (1977:293) om handel med drycker. Genom lagändringar som trädde i kraft den 1 januari 1995 har dock lagen om handel med drycker upphävts och ersatts av alkohollagen (1994:1738). Hänvisningen i 2 § lagen om ordningsvakter bör därför ändras i enlighet härmed.

Vid en tidigare ändring av polislagen (1984:387) har av förbiseende styckeindelningen i 10 § polislagen kommit att bli felaktig. (prop. 1996/97: 175). Regeringen föreslår nu att detta rättas till.

2.2 Motionsyrkanden

2.2.1 Biträde vid trafikövervakning

Sture Amesson m.fl. (v) framhåller i motion T18 att man måste vara mycket försiktig när det gäller att ge olika grupper polisbefogenheter. Polisens myndighetsansvar och befogenheter måste vara klart definierade gentemot allmänheten. Därför bör inte, enligt motionen, parkeringsvakter biträda polisen vid övervakning av den rörliga trafiken, t.ex. vid hastighets-, förar- eller fordonskontroller. I sådana situationer blir det svårt för allmänheten att skilja mellan polis och andra grupper. Parkeringsvakterna bör dock kunna biträda polisen och allmänheten med viss trafikreglering eller svara för viss trafikinformation. Det är också av vikt att parkeringsvaktens kompetens och ansvarsområden utvidgas.

2.2.2 Rapportering av trafikbrott m.m.

Johnny Gylling och Tuve Skånberg (båda kd) framhåller i motion T19 att parkeringsvakter på prov bör få möjlighet att rapportera iakttagna överträdelser av trafikföreskrifter till polisen. De anser att en sådan provverksamhet även bör innefatta möjligheter för parkeringsvakter att rapportera om iakttagna överträdelser när det gäller skadegörelse, bråk och förargelseväckande beteende.

2.3 Utskottets ställningstagande

2.3.1 Biträde vid trafikövervakning

Utskottet delar regeringens uppfattning att det bör vara möjligt att låta parkeringsvakter lämna biträde åt polismän som fullgör trafikövervakningsuppgifter, t.ex. vid i förväg beordrade trafikkontroller. Parkeringsvakterna bör kunna utföra enklare göromål under polismäns ledning i samband med exempelvis hastighets-, förar- eller fordonskontroller. En förutsättning för att parkeringsvakterna skall få tas i anspråk för utvidgade uppgifter bör vara att kommunen beslutat att så får ske.

Utskottet menar att samhällets samlade reurser bättre kan tas till vara om möjligheten öppnas att utnyttja parkeringsvakter på det sätt som föreslås i propositionen. Härigenom kan polisen avlastas vissa uppgifter.

I motion T18 av Sture Arnesson m.fl. (v) motsätter man sig att parkeringsvakterna skall kunna biträda polisen vid trafikövervakning. Motionärerna anser att det i sådana situationer blir svårt för allmänheten att skilja mellan polis och andra grupper.

Utskottet menar att de begränsningar av parkeringsvakternas vidgade arbetsuppgifter som föreslås i propositionen skapar garantier för att sådana problem som tas upp i motionen inte kommer att uppstå.

Utskottet ställer sig sålunda bakom regeringens förslag att det i lagen (1987:24) om kommunal parkeringsövervakning tas in en ny bestämmelse enligt vilken kommunen efter samråd med polismyndigheten kan besluta att parkeringsvakter får tas i anspråk för att, utöver parkeringsövervakning, biträda polismän vid fullgörande av trafikövervakningsuppgifter. Motion T18 (v) avstyrks följaktligen.

2.3.2 Rapportering av trafikbrott m.m.

Förslaget i motion T19 (kd) att parkeringsvakterna också bör kunna få till uppgift att rapportera iakttagna överträdelser av trafikföreskrifter till polisen kommenteras relativt utförligt i propositionen. Regeringen menar att en bestämmelse om att parkeringsvakter i tjänst skall vara skyldiga att anmäla trafikförseelser skulle leda till att ett stort antal anmälningar om trafikbrott där bevisläget är ytterst oklart skulle komma till polis, åklagare och domstol. Med hänsyn till att det är angeläget att inte belasta rättsväsendet med ärenden som riskerar att inte kunna föras till fällande dom och med beaktande av att varje individ har rätt att anmäla brottslighet till polisen, finner regeringen inte skäl att föreslå att parkeringsvakterna skall kunna åläggas att rapportera trafikförseelser till polisen.

Utskottet gör för sin del samma bedömning som regeringen. Härav följer att motionen avstyrks.

2.3.3 Övriga förslag i propositionen

Utskottet anser att riksdagen bör bifalla även övriga förslag i propositionen.

Det finns, som framhålls i propositionen, skäl att permanenta ett system som innebär att parkeringsvakter skall kunna tas i anspråk för att bevaka

tunga och breda transporter. För att erbjuda de garantier som behövs bör den personal som ombesörjer bevakningen ha befogenhet att meddela anvisningar för trafiken. En sådan möjlighet bör införas för den myndighet som regeringen bestämmer i lagen (1987:24) om kommunal parkeringsövervakning. Vidare bör regeringen, i lagen (1975:88) med bemyndigande att meddela föreskrifter om trafik, transporter och kommunikationer, bemyndigas att meddela föreskrifter om rätt för kommunerna att ta ut ersättning för trafikövervakningstjänster.

Beslut som en polismyndighet eller Rikspolisstyrelsen har meddelat i ärenden enligt lagen (1980:578) om ordningsvakter bör få överklagas hos allmän förvaltningsdomstol. Vissa lagtekniska justeringar bör göras i lagen om ordningsvakter och i polislagen (1984:387).

Slutligen bör en ändring göras i övergångsbestämmelserna beträffande färdtjänst och riksfärdtjänst med innebörd att lagen (1997:736) om färdtjänst och lagen (1997:735) om riksfärdtjänst från och med den 1 januari 2000 skall tillämpas även beträffande tillstånd till färdtjänst och riksfärdtjänst som har meddelats före den 1 januari 1998.

3 Handikappolitiken inom transportområdet

3.1 Motionsyrkanden

I motion T207 av Karin Falkmer (m) framhålls att 20 år efter 1979 års lagstiftning om handikappanpassad kollektivtrafik är tillgängligheten för funktionshindrade bristfällig. Regeringen bör snarast vidta de åtgärder som fordras så att kollektivtrafiken kan bli möjlig att använda för personer med funktionshinder.

Johnny Gylling m.fl. (kd) anför i motion T223 att det måste preciseras mått om hur funktionshindrade använder kollektivtrafiken för att det skall bli möjligt att ta fram en utvärderingsbar åtgärdsplan i syfte att öka tillgängligheten för funktionshindrade till framför allt kollektiva färdmedel.

Margareta Viklund (kd) framhåller i motion T907 att endast begränsade förbättringar har uppnåtts när det gäller funktionshindrades tillgång till kollektivtrafiken. Hon menar att den måste göras tillgänglig för alla inklusive funktionshindrade. Hon yrkar vidare att insatser med anledning av det särskilda statsbidraget på 1,5 miljarder kronor för att förbättra kollektivtrafikens tillgänglighet aktivt följs upp.

Lars Leijonborg m.fl. (fp) framhåller i motion So465 att när upphandling av trafik tjänster genomförs måste handikappanpassningen vara en viktig faktor. En förutsättning för att människor med funktionshinder skall kunna använda kollektivtrafiken är att den omgivande miljön så långt möjligt är handikappanpassad. Detta ställer krav på kommunerna att se till att gatumiljön är tillgänglig för personer med funktionshinder.

I motion T208 framhåller Ingrid Burman m.fl. (v) att det i 8 § lagen om färdtjänst sägs att när den resande behöver ledsagare under resorna skall tillståndet även omfatta ledsagaren. Detta har på många håll kommit att

tolkas som behov av ledsagare under själva färden. Det innebär att färdtjänstresenären t.ex. inte kan företa en resa tillsammans med någon annan om det inte behövs ledsagare under själva färden. Enligt motionen bör lagen ges sådan innebörd att den färdtjänstberättigade utan kostnad får rätt att ta med sig ledsagare och personlig assistent vars service behövs under bortovaron från hemmet. Samma problem finns också i lagen om riksfärdtjänst. Riksdagen bör hemställa hos regeringen om förslag om ändringar i lagarna så att de beskrivna bristerna kan elimineras.

Även Chatrine Pålsson m.fl. (kd) anför i motion So376 att rätten att ha med ledsagare på färdtjänstresor har inskränkts i stor utsträckning. Ett annat problem är att studerande som inte skriver sig på studieorten inte kan anlita färdtjänst.

Lars Leijonborg m.fl. (fp) framhåller i motion So387 att en fungerande färdtjänst är mycket betydelsefull. Under senare år har neddragningarna i färdtjänsten gått mycket långt, vilket ställer till stora problem för många äldre. Det finns en smärtgräns då friheten för äldre och andra med behov av färdtjänst inskränks för mycket. Det är enligt motionen också viktigt att slå fast att taxiföretag som åtagit sig att köra färdtjänst inte får behandla färdtjänstkunderna sämre än normalkunder.

I motion So465 framhåller Lars Leijonborg m.fl. (fp) att för att färdtjänsten skall bli ett bra komplement för dem som behöver den krävs att ansvaret ligger hos en huvudman, samma huvudman som för kollektivtrafiken. På sina håll i landet har färdtjänsten ställt upp orimliga villkor som starkt begränsar friheten för människor med funktionshinder. Motionärerna anser att reglerna därför behöver ses över så att färdtjänsten ökar, inte begränsar, den enskildes frihet.

I motion So456 anför Ulf Kristersson m.fl. (m) att en grundläggande förutsättning för att funktionshindrade skall ges verklig möjlighet att leva ett så normalt liv som möjligt är en fungerande färdtjänst. Färdtjänsten skall betraktas som en transportform och inte som en form av bistånd.

3.2 Utskottets ställningstagande

Utskottet delar motionärernas uppfattning att det är viktigt att *kollektivtrafiken* bättre anpassas till funktionshindrade personers behov. Det transportpolitiska målet om ett tillgängligt transportsystem förutsätter också att så sker. Bättre tillgång till kollektivtrafiken kan leda till ökad självkänsla hos många funktionshindrade samtidigt som kostnaderna för kommuner och landsting kan minska.

Våren 1997 lade riksdagen fast riktlinjer för inriktningen av trafikens infrastruktur för perioden 1998–2007 (prop. 1996/97:53, bet. 1996/97:TU7, rskr. 1996/97:174). Enligt riksdagsbeslutet bör särskilda medel avsättas för att anpassa kollektivtrafiken och den fysiska miljön till de funktionshindrades förutsättningar. Utskottet uttalade därvid att en ekonomisk ram på 1,5 miljarder kronor för femårsperioden 1998–2002 avspeglar en rimlig ambitionsnivå. Statsbidraget är inte begränsat till fordon utan kan även ges för att

anpassa terminaler, hållplatsanläggningar och andra anläggningar som förbättrar tillgängligheten för funktionshindrade.

Riksdagen fattade hösten 1997 beslut om en mer tillgänglig kollektivtrafik. Enligt beslutet skall färdtjänsten betraktas som en del av kollektivtrafiken och inte som ett bidrag för att uppnå skälig levnadsnivå. Riksdagen antog vid detta tillfälle lagen (1997:736) om *färdtjänst* och lagen (1997:735) om *riksfärdtjänst*. Enligt dessa lagar ansvarar varje kommun för att färdtjänst och riksfärdtjänst anordnas. Kommunernas uppgifter får dock överlåtas till trafikhuvudmannen. Genom att samma organ då svarar för såväl färdtjänst och riksfärdtjänst som för ordinarie kollektivtrafik skapas ett ekonomiskt incitament för bättre handikappanpassning av kollektivtrafiken. Därigenom kan också kostnaderna för färdtjänst och riksfärdtjänst minskas genom att fler resor överförs till kollektivtrafiken och genom en ökad samordning mellan olika slag av offentligt betalda resor.

Trafikutskottet uttalade i sitt betänkande att handikappolitiken i sin helhet bör bli föremål för en allsidig och noggrann utvärdering som bör redovisas för riksdagen. Regeringen uppdrog mot denna bakgrund den 19 november 1998 åt Vägverket, Statens järnvägar, Banverket, Kommunikationsforskningsberedningen, Sjöfartsverket och Luftfartsverket att genomföra en utvärdering av handikappolitiken inom transportområdet, bl.a. med avseende på hur tillgänglighet, samordning och kostnader har utvecklats.

I utvärderingen skall analyseras hur väl statsbidraget för att anpassa kollektivtrafiken och den fysiska miljön till de funktionshindrades behov har fungerat. De nya lagarna om färdtjänst och riksfärdtjänst ger kommuner och landsting möjlighet att genom trafikhuvudmannen hantera såväl färdtjänst som riksfärdtjänst som ordinarie kollektivtrafik. I utvärderingen skall redovisas i vilken utsträckning så har skett.

Tillståndsgivningen till färdtjänst får inte påverkas av t.ex. den sökandes ekonomi eller närståendes tillgång till bil. I utvärderingen skall analyseras omfattning och effekter av de villkor som förenas med tillstånd för färdtjänst samt om det finns behov av en tillsynsmyndighet för färdtjänsten.

Många funktionshindrade som utnyttjar färdtjänst och riksfärdtjänst är beroende av ledsagare. I motionerna riktas kritik mot att rätten att ta med ledsagare i stor utsträckning har inskränkts. Utskottet förutsätter för sin del att regeringen ser till att det i samband med utvärderingen särskilt undersöks om reglerna för ledsagare har fått en tillfredsställande utformning.

Om det vid utvärderingen skall vara möjligt att analysera kollektivtrafikens tillgänglighet för funktionshindrade och behovet av åtgärder är det nödvändigt att, som framhålls i motion T223 (kd), mått tas fram som preciserar hur funktionshindrade använder kollektivtrafiken.

Då trafik- och affärsverk har ansvar för handikappanpassningen inom sina respektive verksamhetsområden har regeringen funnit det lämpligt att komplettera deras uppdrag med en oberoende och transportslagsövergripande utvärdering. Regeringen beslutade den 25 mars 1999 att ge Statskontoret ett sådant uppdrag.

Utskottet vill vidare erinra om att regeringen beslutat att en nationell handlingsplan för handikappområdet skall utarbetas. Den 25 mars 1999 fick Vägverket, Banverket, Kommunikationsforskningsberedningen, Sjöfartsverket

och Luftfartsverket i uppdrag att ta fram ett samlat underlag till ett avsnitt om transportsektorn i den nationella handlingsplanen. Vägverket skall samordna detta arbete.

Regeringen har sålunda, i enlighet med vad utskottet tidigare förutsatt, inlett ett omfattande arbete med att utvärdera handikappolitiken inom transportområdet. Såvitt utskottet kan finna kommer samtliga de frågor som tas upp i motionerna att omfattas av detta arbete. Något initiativ från riksdagens sida är nu inte erforderligt. Utskottet avstyrker därför samtliga nu behandlade motionsyrkanden om handikappolitiken inom transportområdet. Syftet med dem blir dock tillgodosett.

Utskottet hemställer

1. beträffande *biträde vid trafikövervakning*
att riksdagen med avslag på motion 1998/99:T18 antar det i propositionen framlagda förslaget till lag om ändring i lagen (1987:24) om kommunal parkeringsövervakning såvitt avser 7 §,
res. 1 (v)
2. beträffande *rapportering av trafikbrott m.m.*
att riksdagen avslår motion 1998/99:T19,
res. 2 (kd)
3. beträffande *handikappolitiken inom transportområdet*
att riksdagen avslår motionerna 1998/99:T207, 1998/99:T208, 1998/99:T223 yrkandena 5 och 6, 1998/99:T907, 1998/99:So376 yrkande 18, 1998/99:So387 yrkande 6, 1998/99:So456 yrkande 8 och 1998/99:So465 yrkandena 11 och 12,
4. beträffande *lagförslagen i övrigt*
att riksdagen antar regeringens förslag till
dels lag om ändring i lagen (1975:88) med bemyndigande att meddela föreskrifter om trafik, transporter och kommunikationer,
dels lag om ändring i lagen (1987:24) om kommunal parkeringsövervakning, i den mån lagförslaget inte omfattas av vad utskottet hemställt ovan,
dels lag om ändring i socialtjänstlagen (1980:620),
dels lag om ändring i lagen (1997:735) om riksfärdtjänst,
dels lag om ändring i lagen (1980:578) om ordningsvakter,
dels lag om ändring i polislagen (1984:387).

Stockholm den 4 maj 1999

På trafikutskottets vägnar

Monica Öhman

I beslutet har deltagit: Monica Öhman (s), Sven Bergström (c), Per-Richard Molén (m), Hans Stenberg (s), Karin Svensson Smith (v), Johnny Gylling (kd), Tom Heyman (m), Lars Björkman (m), Monica Green (s), Inger Segelström (s), Stig Eriksson (v), Tuve Skånberg (kd), Birgitta Wistrand (m), Mikael Johansson (mp), Kenth Skårvik (fp), Claes-Göran Brandin (s) och Christina Axelsson (s).

Reservationer

1. Biträde vid trafikövervakning (mom. 1)

Karin Svensson Smith (v) och Stig Eriksson (v) anför:

Enligt propositionen skall parkeringsvakter kunna tas i anspråk för att biträda polismän när de fullgör trafikövervakningsuppgifter. Vänsterpartiet anser att man måste vara mycket försiktig när det gäller att ge olika grupper polisbefogenheter. Polisens myndighetsansvar måste vara klart definierat gentemot allmänheten. Parkeringsvakter bör därför inte kunna biträda polisen vid övervakning av den rörliga trafiken, t.ex. vid hastighets-, förar- eller fordonskontroller. I sådana fall skulle det bli svårt för allmänheten att skilja mellan polis och andra grupper. Parkeringsvakterna bör dock kunna biträda polisen och allmänheten med viss trafikreglering eller svara för viss trafikinformation. Det är också av vikt att parkeringsvakternas kompetens och ansvarsområden utvidgas.

Av det anförda följer att riksdagen bör avslå 7 § i propositionens förslag till lag om ändring i lagen (1987:24) om kommunal parkeringsövervakning.

Vi anser att utskottets hemställan under 1 bort ha följande lydelse:

1. beträffande *biträde vid trafikövervakning*
att riksdagen med bifall till motion 1998/99:T18
dels avslår det i propositionen framlagda förslaget till lag om ändring i lagen (1987:24) om kommunal parkeringsövervakning såvitt avser 7 § och rubriken närmast före 7 §,
dels beslutar att 8 § i lagförslaget skall betecknas 7 §,

2. Rapportering av trafikbrott m.m. (mom. 2)

Johnny Gylling (kd) och Tuve Skånberg (kd) anför:

Vi anser i likhet med Trygghetsutredningen att parkeringsvakterna även bör kunna få till uppgift att rapportera iakttagna överträdelse av trafikföreskrifter till polisen. Denna möjlighet bör införas på prov.

Vi anser också att parkeringsvakternas utökade uppgifter bör kunna gälla att rapportera om iakttagna överträdelse bl.a. när det gäller skadegörelse och förargelseväckande beteende. Det handlar inte om att polisen inte skall vara poliser eller att parkeringsvakter inte skall vara parkeringsvakter utan om ett samarbete som skulle kunna hjälpa till att förebygga mindre brottsförelser och därigenom skapa större trygghet i vårt samhälle.

Vi anser att utskottets hemställan under 2 bort ha följande lydelse:

2. beträffande *rapportering av trafikbrott m.m.*
att riksdagen med bifall till motion 1998/99:T19 som sin mening ger regeringen till känna vad ovan anför,

Propositionens lagförslag

1. Förslag till lag om ändring i lagen (1975:88) med bemyndigande att meddela föreskrifter om trafik, transporter och kommunikationer

| | |
|---|----|
| Sammanfattning..... | 1 |
| Propositionen..... | 2 |
| Propositionens huvudsakliga innehåll..... | 2 |
| Motionerna | 2 |
| Motioner med anledning av propositionen..... | 2 |
| Motioner från den allmänna motionstiden hösten 1998 | 3 |
| Utskottet | 4 |
| 1 Inledning | 4 |
| 2 Vissa trafikfrågor m.m. | 4 |
| 2.1 Propositionen..... | 4 |
| 2.1.1 Möjligheter för kommunerna att ta ut avgift för vissa trafikövervakningstjänster m.m. | 4 |
| 2.1.2 Utökade uppgifter för parkeringsvakter..... | 5 |
| 2.1.3 Övergångsbestämmelser beträffande färdtjänst och riksfärdtjänst..... | 5 |
| 2.1.4 Överklagande av beslut om ordningsvakter m.m..... | 6 |
| 2.2 Motionsyrkanden..... | 6 |
| 2.2.1 Biträde vid trafikövervakning..... | 6 |
| 2.2.2 Rapportering av trafikbrott m.m. | 6 |
| 2.3 Utskottets ställningstagande | 7 |
| 2.3.1 Biträde vid trafikövervakning..... | 7 |
| 2.3.2 Rapportering av trafikbrott m.m. | 7 |
| 2.3.3 Övriga förslag i propositionen | 7 |
| 3 Handikappolitiken inom transportområdet..... | 8 |
| 3.1 Motionsyrkanden..... | 8 |
| 3.2 Utskottets ställningstagande | 9 |
| Hemställan | 12 |
| Reservationer..... | 13 |
| 1. Biträde vid trafikövervakning (v)..... | 13 |
| 2. Rapportering av trafikbrott m.m. (kd)..... | 13 |
| <i>Bilaga</i> | |
| Propositionens lagförslag..... | 14 |
| 1. Förslag till lag om ändring i lagen (1975:88) med bemyndigande att meddela föreskrifter om trafik, transporter och kommunikationer | 14 |
| 2. Förslag till lag om ändring i lagen (1987:24) om kommunal parkeringsövervakning..... | 16 |
| 3. Förslag till lag om ändring i socialtjänstlagen (1980:620)..... | 17 |
| 4. Förslag till lag om ändring i lagen (1997:735) om riksfärdtjänst.... | 18 |
| 5. Förslag till lag om ändring i lagen (1980:578) om ordningsvakter | 19 |
| 6. Förslag till lag om ändring i polislagen (1984:387) | 20 |