



Trafiksäkerhet m.m.

Sammanfattning

I betänkandet behandlar utskottet 106 motionsyrkanden som har väckts under den allmänna motionstiden hösten 2001. Motionerna rör frågor om säkerhet i vägtrafiken i fråga om väghållning och annan trafikmiljö och om trafikanternas attityder och beteenden. Även förslag om förarutbildning och körkort samt fordonfrågor behandlas i betänkandet.

När det gäller trafiksäkerhetspolitikens utgångspunkter anser ett enigt trafikutskott att riksdagens tidigare beslut om de övergripande målen, i form av nollvisionen och etappmålet, skall ligga fast. Etappmålet innebär att antalet personer som dödas till följd av vägtrafikolyckor skall minskas med minst hälften till år 2007, räknat från 1996 års nivå. Utskottet ser allvarligt på att något tydligt trendbrott ännu inte kan skönjas när det gäller antalet dödade och allvarligt skadade i trafiken. Utskottet anser därför att regeringen för riksdagen bör redovisa de åtgärder som enligt regeringen är nödvändiga för att etappmålet för år 2007 skall kunna nås.

Med oro konstaterar utskottet att fortfarande drygt var femte dödsolycka i vägtrafiken är förknippad med alkohol eller andra droger. Utskottet välkomnar därför att regeringen nu avser att utöka den hittillsvarande försöksverksamheten med alkohol för personer som har dömts för rattfylleri till att gälla hela landet men också att avse fler körkortsbehörigheter. I den begärda redovisningen bör – som en viktig del – ingå åtgärder för att kraftigt minska antalet alkohol- och drogrelaterade olyckor samt regeringens överväganden när det gäller möjligheten att införa en allmän användning av alkohol.

I fråga om mobiltelefonering under bilkörning noterar utskottet att regeringen – i enlighet med riksdagens tillkännagivande våren 2001 – har gett Vägverket i uppdrag att utreda denna och närbesläktade frågor.

Utskottet behandlar vidare motionsförslag som tar sikte på olika trafikantgruppers säkerhet. Liksom tidigare anser utskottet att det är angeläget att säkerheten för barnen i trafiken ägnas ökad uppmärksamhet. Det är angeläget att skolskjutsar med buss blir säkrare. Utskottet konstaterar att vissa åtgärder har vidtagits; bl.a. har Vägverket getts uppdrag som gäller barn i trafik, och regeringen har tillkallat en barnsäkerhetsdelegation. Fortfarande efterlyser utskottet emellertid en samlad redovisning för riksdagen av de åtgärder som

bör vidtas för ökad säkerhet för barn i trafiken i enlighet med riksdagens tillkännagivande till regeringen förra våren.

Utskottet delar den i flera motioner framförda uppfattningen att förarutbildningen bör vidareutvecklas i syfte att främja en ökad trafiksäkerhet till rimliga kostnader för den enskilde körkortstagaren. Regeringen har aviserat ett nytt system för förarutbildning.

Samtliga motioner avstyrks av utskottet.

I betänkandet finns 7 reservationer (m, v, kd, c, fp) samt 2 särskilda yttranden (fp).

Innehållsförteckning

Sammanfattning	1
Innehållsförteckning.....	3
Utskottets förslag till riksdagsbeslut	7
Ärendet och dess beredning	11
Utskottets överväganden	12
1 Trafiksäkerhetens mål och prioriteringar	12
Bakgrund	12
Motionsförslag	17
Utskottets ställningstagande	19
2 Alkohol- och drogrelaterade trafikolyckor.....	22
Bakgrund.....	22
Motionsförslag	24
Utskottets ställningstagande	25
3 Vissa trafikbestämmelser	26
3.1 Bilbältesanvändning	26
Bakgrund.....	26
Motionsförslag	27
Utskottets ställningstagande	27
3.2 Flexibla hastighetsgränser m.m.	28
Bakgrund.....	28
Motionsförslag	29
Utskottets ställningstagande	30
3.3 Högersväng vid ljussignaler	30
Bakgrund.....	30
Motionsförslag	30
Utskottets ställningstagande	31
3.4 Uppgift om felparkeringsavgift	31
Bakgrund.....	31
Motionsförslag	32
Utskottets ställningstagande	32
3.5 Flyttning av fordon.....	33
Bakgrund.....	33
Motionsförslag	34
Utskottets ställningstagande	34
3.6 Mobiltelefonering under bilkörning	34
Bakgrund.....	35
Motionsförslag	35
Utskottets ställningstagande	35
4 Särskilda trafikantgrupper	36
4.1 Ökad trafiksäkerhet för barn och ungdom	36
Bakgrund.....	36
Motionsförslag	38

Utskottets ställningstagande	38
4.2 Äldre och körkort	40
Bakgrund	40
Motionsförslag.....	42
Utskottets ställningstagande	43
4.3 Åtgärder för funktionshindrade i trafiken	44
Bakgrund	44
Motionsförslag.....	44
Utskottets ställningstagande	45
4.4 Motorcyklister	46
Motionsförslag.....	46
Utskottets ställningstagande	46
4.5 Cyklister	47
Bakgrund	47
Motionsförslag.....	47
Utskottets ställningstagande	48
4.6 Gångtrafikanter.....	48
Bakgrund	49
Motionsförslag.....	49
Utskottets ställningstagande	49
5 Förarutbildning.....	50
5.1 Väntetider m.m.	50
Motionsförslag.....	50
Utskottets ställningstagande	52
5.2 Förarutbildningens innehåll.....	54
Motionsförslag.....	54
Utskottets ställningstagande	54
5.3 Körkortsprov.....	55
Motionsförslag.....	55
Utskottets ställningstagande	55
5.4 Trafiklärarytelse	56
Motionsförslag.....	56
Utskottets ställningstagande	56
6 Behörighetsfrågor m.m.	57
6.1 Åldersgräns för moped	57
Motionsförslag.....	57
Utskottets ställningstagande	57
6.2 Åldersgräns för traktorkort	58
Motionsförslag.....	58
Utskottets ställningstagande	58
6.3 Åldersgräns för körkort för buss.....	58
Motionsförslag.....	58
Utskottets ställningstagande	59
6.4 Krav på körkort med högre behörighet för minibuss	59
Motionsförslag.....	59

Utskottets ställningstagande	60
6.5 Spårtime vid temporär återkallelse av körkort	60
Motionsförslag	60
Utskottets ställningstagande	60
6.6 Körkortsadministrationens organisation och lokalisering	61
Motionsförslag	61
Utskottets ställningstagande	61
7 Fordonsfrågor	62
7.1 Åtgärder mot pisksnärtsskador	62
Bakgrund	62
Motionsförslag	62
Utskottets ställningstagande	62
7.2 Vinterdäck för tunga fordon	63
Bakgrund	63
Motionsförslag	63
Utskottets ställningstagande	63
7.3 Säkerhet i buss och minibuss	64
Bakgrund	64
Motionsförslag	65
Utskottets ställningstagande	65
7.4 Navigeringssystem för tvåvåningsbuss	66
Motionsförslag	66
Utskottets ställningstagande	66
7.5 A-traktorer	66
Bakgrund	66
Motionsförslag	67
Utskottets ställningstagande	67
7.6 Fordonsägares ansvar vid utlåning av fordon	67
Bakgrund	67
Motionsförslag	68
Utskottets ställningstagande	68
7.7 Fordonsskyltning	68
Bakgrund	68
Motionsförslag	68
Utskottets ställningstagande	69
7.8 EU:s gemenskapmodell för skyltning	69
Bakgrund	69
Motionsförslag	70
Utskottets ställningstagande	70
7.9 Skylt om ny körkortshavare	70
Motionsförslag	70
Utskottets ställningstagande	70
7.10 Fordonsvikt	71
Bakgrund	71
Motionsförslag	71

Utskottets ställningstagande	72
Reservationer.....	73
1. Uppgift om parkeringsavgift (m).....	73
2. Flyttning av fordon (m, kd)	73
3. Väntetidsproblemet (m, fp).....	74
4. Spärrtid vid temporär återkallelse av körkort (m).....	75
5. Vinterdäck för tunga fordon (m, kd).....	75
6. Fordonsägares ansvar vid utlåning av fordon (v, c).....	76
7. Fordonsvikt (m).....	76
Särskilda yttranden.....	78
1. Åldersgräns för traktorkort (fp)	78
2. EU:s gemenskapsmodell för skyltning (fp)	78
Förteckning över behandlade förslag.....	79
Motioner från den allmänna motionstiden hösten 2001.....	79

Utskottets förslag till riksdagsbeslut

1. Trafiksäkerhetens mål och prioriteringar

Riksdagen avslår motionerna 2001/02:T230, 2001/02:T275, 2001/02:T281, 2001/02:T286 yrkandena 1, 4 och 5, 2001/02:T386 yrkande 1, 2001/02:T418 yrkande 1, 2001/02:T422, 2001/02:T423 yrkandena 5, 6 och 9, 2001/02:T425, 2001/02:T463 yrkande 6 och 2001/02:So497 yrkande 15.

2. Alkohol- och drogrelaterade trafikolyckor

Riksdagen avslår motionerna 2001/02:T205, 2001/02:T249, 2001/02:T405, 2001/02:T423 yrkandena 1 och 2, 2001/02:T463 yrkandena 7 och 8, 2001/02:Ju237 yrkande 29 och 2001/02:So616 yrkande 6.

3. Bilbältesanvändning

Riksdagen avslår motion 2001/02:T251 yrkande 1.

4. Flexibla hastighetsgränser m.m.

Riksdagen avslår motionerna 2001/02:T220, 2001/02:T251 yrkande 2, 2001/02:T274 och 2001/02:T423 yrkande 10.

5. Högersväng vid ljussignaler

Riksdagen avslår motion 2001/02:T369.

6. Uppgift om parkeringsavgift

Riksdagen avslår motion 2001/02:T256.

Reservation 1 (m)

7. Flyttning av fordon

Riksdagen avslår motion 2001/02:T303.

Reservation 2 (m, kd)

8. Mobiltelefonering under bilkörning

Riksdagen avslår motionerna 2001/02:T218 och 2001/02:T365.

9. Ökad trafiksäkerhet för barn och ungdom

Riksdagen avslår motionerna 2001/02:T214, 2001/02:T269, 2001/02:T358, 2001/02:T386 yrkande 2, 2001/02:T397, 2001/02:T412 och 2001/02:T431.

10. Äldre och körkort

Riksdagen avslår motionerna 2001/02:T227, 2001/02:T293, 2001/02:T296 och 2001/02:T464 yrkandena 1, 2, 5 och 6.

11. Åtgärder för funktionshindrade i trafiken

Riksdagen avslår motionerna 2001/02:T307, 2001/02:T385 och 2001/02:T418 yrkande 2.

12. Motorcyklister

Riksdagen avslår motionerna 2001/02:T222, 2001/02:T313 och 2001/02:T423 yrkande 7.

13. Cyklister

Riksdagen avslår motionerna 2001/02:T266, 2001/02:T363 och 2001/02:T381.

14. Gångtrafikanter

Riksdagen avslår motion 2001/02:T216.

15. Väntetidsproblemet

Riksdagen avslår motionerna 2001/02:T201, 2001/02:T233, 2001/02:T335, 2001/02:T403, 2001/02:T404 och 2001/02:T469 yrkande 4.

Reservation 3 (m, fp)

16. Åtgärder för att öka intresset för körkortsutbildning

Riksdagen avslår motionerna 2001/02:T254 yrkandena 1 och 3, 2001/02:T344, 2001/02:T441 samt 2001/02:T469 yrkandena 1 och 3.

17. Förarutbildningens innehåll

Riksdagen avslår motionerna 2001/02:231, 2001/02:T263, 2001/02:T286 yrkande 3 och 2001/02:T423 yrkande 3.

18. Rätt att överklaga underkänt körkortsprov

Riksdagen avslår motion 2001/02:T232.

19. Körkortselever med dyslexi

Riksdagen avslår motion 2001/02:T207.

20. Trafiklärarutbildning

Riksdagen avslår motion 2001/02:T463 yrkande 5.

21. Åldersgräns för moped

Riksdagen avslår motionerna 2001/02:T204, 2001/02:T234 och 2001/02:T302.

22. Åldersgräns för traktorkort

Riksdagen avslår motion 2001/02:T213.

23. Åldersgräns för körkort för buss

Riksdagen avslår motionerna 2001/02:T415 och 2001/02:Ub432 yrkande 2.

24. Krav på körkort med högre behörighet för minibuss

Riksdagen avslår motion 2001/02:T279 yrkande 2.

25. Spärrtid vid temporär återkallelse av körkort

Riksdagen avslår motionerna 2001/02:T262 och 2001/02:T346.

Reservation 4 (m)

26. Körkortsadministrationens organisation och lokalisering

Riksdagen avslår motion 2001/02:T427.

27. Åtgärder mot pisksnärtskador

Riksdagen avslår motion 2001/02:T252 yrkandena 1 och 2.

28. Vinterdäck för tunga fordon

Riksdagen avslår motion 2001/02:T423 yrkande 8.

Reservation 5 (m, kd)

29. Säkerhet i buss och minibuss

Riksdagen avslår motionerna 2001/02:T279 yrkande 1 och 2001/02:T401.

30. Navigeringssystem för tvåvåningsbuss

Riksdagen avslår motion 2001/02:T436.

31. Ökad konstruktiv hastighet för A-traktorer

Riksdagen avslår motion 2001/02:T228.

32. Fordonsägares ansvar vid utlåning av fordon

Riksdagen avslår motion 2001/02:T251 yrkande 3.

Reservation 6 (v, c)

33. Registreringsskyltar

Riksdagen avslår motion 2001/02:T251 yrkande 4.

34. EU:s gemenskapsmodell för skyltning

Riksdagen avslår motion 2001/02:T260.

35. Skylt om ny körkortshavare

Riksdagen avslår motion 2001/02:T423 yrkande 11.

36. Fordonsvikt

Riksdagen avslår motion 2001/02:T420.

Reservation 7 (m)

Stockholm den 9 april 2002

På trafikutskottets vägnar

Monica Öhman

Följande ledamöter har deltagit i beslutet: Monica Öhman (s), Sven Bergström (c), Jarl Lander (s), 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), Mikael Johansson (mp), Kenth Skårvik (fp), Claes-Göran Brandin (s), Jan-Evert Rådström (m) och Elizabeth Nyström (m).

Ärendet och dess beredning

I detta betänkande behandlas 106 motionsyrkanden från den allmänna motionstiden hösten 2001. Flertalet förslag berör trafiksäkerheten i något avseende, men i betänkandet tas även upp ett antal yrkanden av delvis annan karaktär, t.ex. organisation av körkortsadministrationen.

Upplysningar och synpunkter i ärendet har inför utskottet lämnats av företrädare för Näringsdepartementet, Vägverket, Motormännens Riksförbund (M) och Motorförarnas Helykterhetsförbund (MHF).

I ärendet har även inkommit skrivelser rörande olika trafiksäkerhetsfrågor.

Utskottets överväganden

1 Trafiksäkerhetens mål och prioriteringar

Utskottets förslag i korthet

Utskottet hänvisar till tidigare ställningstaganden från riksdagens sida, senast hösten 2001, om att de övergripande målen för trafiksäkerheten skall ligga fast. Målen innefattar dels ett långsiktig mål, nollvisionen, dels ett etappmål för år 2007. Etappmålet innebär att antalet dödade och svårt skadade i vägtrafiken skall minskas med minst hälften, räknat från 1996 års nivå.

Det är med stor oro som utskottet nu konstaterar att utvecklingen av antalet dödade och svårt skadade i vägtrafiken inte minskar och att något tydligt trendbrott ännu inte kan skönjas.

Mot den bakgrunden förutsätter utskottet att regeringen för riksdagen lägger fram en samlad redovisning av trafiksäkerhetsarbetets fortsatta inriktning.

Enligt utskottets uppfattning finns det inga avgörande motsättningar mellan motionärernas uppfattning och den inriktning av trafiksäkerhetsarbetet som riksdagen tidigare har ställt sig bakom. Med hänsyn till att flertalet motioner till väsentlig del blir tillgodosedda avstyrks motionsyrkandena.

Bakgrund

1 Mål för trafiksäkerheten

Ett av de sex transportpolitiska mål som riksdagen har lagt fast är målet om en säker trafik. Detta har i sin tur brutits ned i ett långsiktigt mål, ett etappmål och verksamhetsmål för Vägverket.

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 skall det *långsiktiga målet* för trafiksäkerheten vara att ingen skall dödas eller skadas allvarligt inom vägtransportsystemet. Transportsystemets utformning och funktion skall 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 % till år 2007 – eller 270 personer – räknat från 1996 års nivå.

Dessa mål har kompletterats med *verksamhetsmål* för Vägverket.

Härefter har besluten om mål m.m. bekräftats av riksdagen, de senaste tillfällena har varit våren respektive hösten 2001. Våren 2001 uttalade utskottet i

sitt av riksdagen godkända betänkande (bet. 2000/01:TU13) att utskottet såg positivt på att samtliga partier stod bakom såväl nollvisionen som etappmålet för år 2007. Regeringen borde enligt utskottets mening snarast för riksdagen redovisa vilka åtgärder som den ansåg vara erforderliga för att etappmålet för år 2007 skulle kunna uppnås.

2 Styrmedel i trafiksäkerhetsarbetet

Våren 1999 presenterade regeringen ett handlingsprogram för ökad trafiksäkerhet, det s.k. *11-punktsprogrammet*:

1. En satsning på de farligaste vägarna
2. Säkrare trafik i tätort
3. Trafikantens ansvar betonas
4. Säker cykeltrafik
5. Kvalitetssäkring av transporter
6. Krav på vinterdäck
7. Svensk teknik utnyttjas bättre
8. Ansvar för dem som utformar vägtrafiksystemet
9. Samhällets hantering av trafikbrott
10. Frivilligorganisationers roll
11. Alternativa finansieringsformer för nya vägar

Enligt *regleringsbrevet* för år 2001 hade Vägverket fyra verksamhetsgrensmål kopplade till trafiksäkerhet, nämligen att

1. bidra till att antalet döda och svårt skadade till följd av vägtrafikolyckor minskar och att antalet dödade i vägtrafikolyckor understiger 270 dödade år 2007 inom hela vägtransportsektorn,
2. antalet dödade till följd av vägtrafikolyckor per fordonskilometer på det statliga vägnätet skall minska år 2001 jämfört med år 2000,
3. regeringens handlingsprogram med 11 punkter skall genomföras (med en i regleringsbrevet gjord precisering av de sex områden som utgör Vägverkets del av detta mål),
4. efterlevnaden av gällande regler skall öka bland förare och företagare inom yrkestrafik.

3 Vidtagna åtgärder

Investeringarna i det statliga *vägnätet* uppgick år 2001 till drygt 6,4 miljarder kronor; därav investerades ca 1,9 miljarder kronor, motsvarande drygt 29 %, primärt av trafiksäkerhetsskäl. Vägverket har koncentrerat sina insatser till särskilt farliga vägsträckor. Så kallade riktade trafiksäkerhetsåtgärder gällde sidoområdesrensning, korsningsåtgärder, åtgärder för oskyddade trafikanter samt separering av köriktningar. Cirka 500 km väg har hittills försetts med mitträcke av vajertyp och därmed blivit mötesfri.

I fråga om *fordonen* görs en kontinuerlig anpassning av Vägverkets föreskrifter till förändringar i omvärlden, bl.a. till EG-reglerna, såsom krav på bilbälten i bussar och tunga lastbilar. Vidare har Vägverket finansierat olika forskningsprojekt, bl.a. sådana som skall ge underlag till föreskrifter för utform-

ning av personbilar som är säkrare för förare och passagerare med funktionshinder.

När det gäller *trafikantens* ansvar har satsningar gjorts för att underlätta introduceringen av nya tekniska lösningar i själva fordonen, såsom bältespåminnare, alkolås och hastighetsanpassningssystem. Vidare har automatisk hastighetsövervakning införts på försök på 15 vägavsnitt i 13 län. I fråga om cykelhjälmansvändningen har Vägverkets regioner – i samarbete med kommuner och frivilligorganisationer – genomfört lokala projekt om säker cykling. Vidare bedriver Vägverket ett landsomfattande projekt för en sparsam körstil; utbildningsinsatser har medfört att utsläppen av koldioxid har kunnat minskas med ca 10 % utan att vare sig framkomlighet eller trafiksäkerhet påverkats negativt.

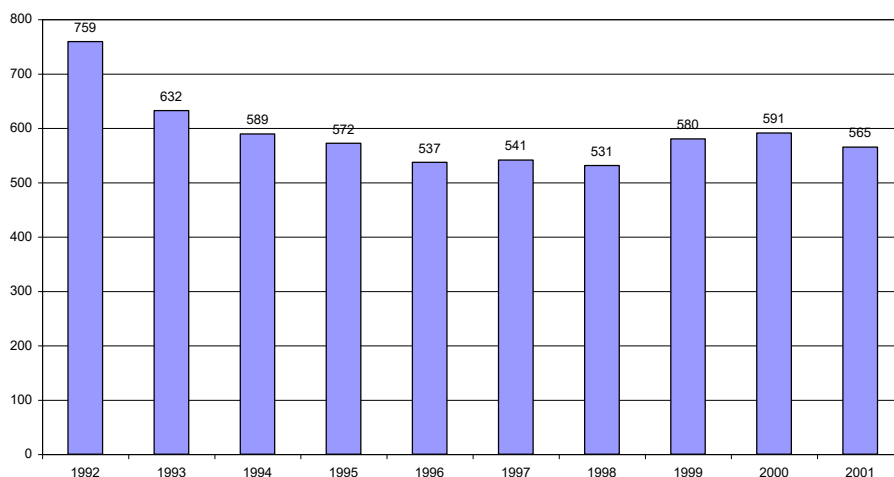
Härutöver har insatser gjorts på två andra typer av områden, nämligen transportkvalitet och demonstrationsprojekt.

Frågan om *transportkvalitet* gäller både miljöpåverkan och säkerhet. Vägverket har både för egna och upphandlade transporter ställt krav av detta slag.

För att sprida erfarenhet och kunskap har ett antal *demonstrationsprojekt* genomförts på det kommunala vägnätet. En typ av projekt gäller kombinationer av fysiska åtgärder i tätortsmiljö på s.k. 50/30-gata. Projektet nollvisionsslingan i Trollhättan, en 6 km hastighetssäkrad gata, har slutförts under året.

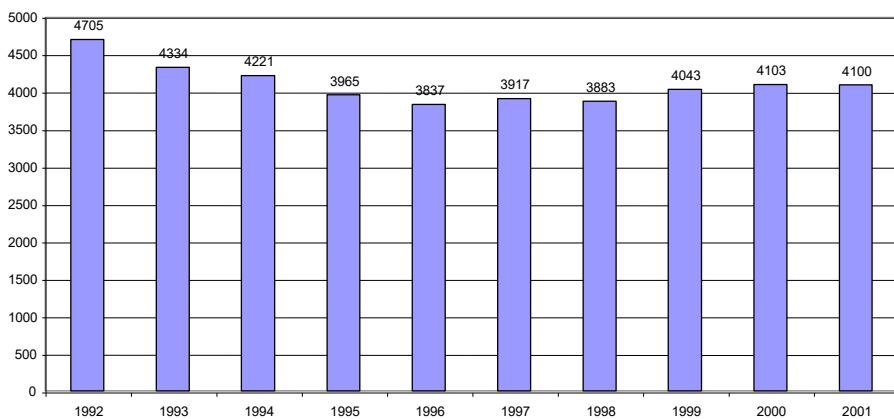
4 Trafikskadestatistik

Ett generellt problem när det gäller skadade i vägtrafikolyckor är att det verkliga antalet är betydligt större än vad statistiken visar. Statistiken baseras på polisrapporterade olyckor, men många olyckor kommer aldrig till polisens kännedom. Detta gäller särskilt gruppen skadade cyklister där det verkliga antalet kan vara upp till tio gånger högre än det antal olyckor som rapporteras till polisen. Ett nytt informationssystem, kallat STRADA (Swedish TRaffic Accident Data Acquisition) går ut på att förbättra skadestatistiken, bl.a. genom att utnyttja skaderegistreringen vid sjukhus. Projektet skall vara slutfört i januari 2003. Under en följd av år har statistiska uppgifter kompletterats med djupstudier av olycksfallen; i november 2001 presenterade Vägverket en Djupstudierapport över dödsolyckor i södra Sverige 1997–2000 (publikation 2001:94).

Diagram 1: *Antal dödade i vägtrafikolyckor åren 1992–2001*

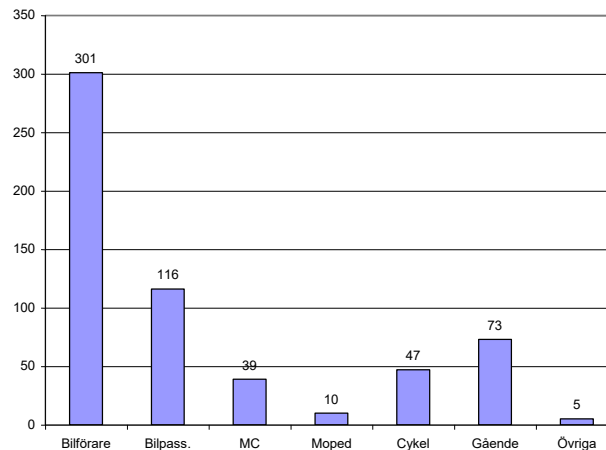
(Källa: Vägverket)

Som framgår av diagram 1 minskade antalet dödade till följd av vägtrafikolyckor i början av 1990-talet. Därefter bröts den positiva utvecklingen. År 2000 uppgick antalet dödade till 591, och för år 2001 beräknas antalet dödade uppgå till 565. För år 2001 har en ny beräkningsmetod tillämpats genom att antalet naturliga dödsfall har dragits ifrån. Lägger man till dessa – beräknade till 25–30 – kan man konstatera att det inte har skett någon väsentlig nedgång i antalet dödade mellan de två åren.

Diagram 2: *Antal allvarligt skadade i vägtrafikolyckor åren 1992–2001*

(Källa: Vägverket)

Diagram 3: *Antal dödade i vägtrafikolyckor år 2001 uppdelat på olika trafikantkategorier*



(Källa: Vägverket)

5 Måluppfyllelse

Resultatet av Vägverkets trafiksäkerhetsåtgärder under år 2001 framgår av årsredovisningen för detta år.

Följande mål har uppfyllts:

- Antalet dödade till följd av vägtrafikolyckor per fordonskilometer på det statliga vägnätet skall minska år 2001 jämfört med år 2000.
- Genomföra kostnadseffektiva trafiksäkerhetsåtgärder på hela det statliga vägnätet där flest svåra olyckor sker.
- Genomföra demonstrationsprojekt av strategisk betydelse för trafiksäkerheten på det kommunala vägnätet.
- Verka för att egna och upphandlade transporter för övriga aktörer inom vägtransportsektorn skall vara kvalitetssäkrade avseende trafiksäkerhet och miljö.
- Stimulera och påskynda införandet av ny teknik som hjälper föraren till trafiksäkert beteende.

Följande mål har uppfyllts endast delvis:

- Kvalitetssäkra Vägverkets egna och upphandlade transporter avseende trafiksäkerhet och miljöpåverkan.

Följande mål har inte uppfyllts:

- Verka för att efterlevnaden av gällande regler skall öka bland alla trafikanter (mått: hastighetsöverträdelse, bältesanvändning och rattonykterhet).
- Verka för att användningen av cykelhjälmar skall öka (mått: cykelhjälmsanvändning).
- Efterlevnaden av gällande regler skall öka bland förare och företagare inom yrkestrafiken (mått: bältesanvändning).

6 Effekter av de vidtagna åtgärderna

De åtgärder som har genomförts under år 2001 beräknas ha medfört 18 färre dödade och 100 färre svårt skadade. Motsvarande siffror för år 2000 var 18 färre dödade och 114 färre svårt skadade.

BERÄKNADE EFFEKTER AV ÅTGÄRDER SOM GENOMFÖRTS ÅREN 2000 OCH 2001

Typ av åtgärd	År 2000		År 2001	
	Dödade	Svårt skadade	Dödade	Svårt skadade
Bälteskrav tunga fordon	1	9	–	–
Vinterdäck	3	22	–	–
Nybyggnation på det statliga vägnätet	5	30	5	30
Riktade trafiksäkerhetsåtgärder	8	48	10	60
Generella hastighetsändringar	–	2	1	3
Vinterhastighet	1	3	–	–
Automatisk hastighetsövervakning	–	–	3	7
Totalt	18	114	18	100

(Källa: Vägverket)

Motionsförslag

I motion T275 av Lennart Fridén (m) begärs en översyn av reglerna för placering av vägmärken m.m. i trafikmiljön. Den stora mängden skyltar, de ofta oförenliga budskapen i dem men också blandningen av officiella vägskyltar och reklamskyltar m.m. – allt detta skapar förvirring och orsakar många trafikolyckor, anser motionären.

I motion T423 av Tuve Skånberg m.fl. (kd) betonas väginvesteringarnas betydelse för trafiksäkerheten genom att man kan bygga bort de farligaste vägvagnsnitten. Tvärt emot vad många tror är det inte på motorvägar som de flesta dödsolyckorna inträffar, anför det. De mest drabbade sträckorna är de med mötande trafik, många lastbilar och hög trafikintensitet. I motionen förespråkas också en ökad utbyggnad av väg- och mitträcken vid olycksdrabbade vägvagnsnitt. En fortsatt kraftig ökning av antalet vajerräcken är därför angelägen. Samtidigt bör sådana lösningar inventeras som ger även motorcyklister en trygghet i trafiken, t.ex. genom särskilt skydd över vajrarna. Vidare

hävdar motionärerna att internationell forskning visar att de mest effektiva trafiksäkerhetskampanjerna är de som utformas brett, med en kombination av information i TV och annonser i tidningar, skolinformation samt ökad polisiär övervakning. Mot denna bakgrund finner de att en kampanj under namnet "Vita vägen" bör genomföras, med fokus på nolltolerans beträffande alkohol i trafiken, ökat användande av bilbälte och cykelhjälm samt skärpt hastighetsövervakning.

Nollvisionen är en utopi och bör avskaffas, sägs i motion T281 av Elizabeth Nyström och Anders G Högmark (båda m). Motionärerna anser att den dessutom bidrar till att öka människors hjälplöshet. De hänvisar till en forskare vid Lunds universitet som redovisat ett gränsvärde för när kostnaden för att rädda ett liv inom ett samhällsområde, t.ex. inom vägtrafiken, "kostar" ett annat liv inom ett annat samhällsområde, t.ex. inom sjukvården. En satsning i Trollhättan med en nollvisions slinga har hittills inte visat att olycksfrekvensen för gående och cyklister har minskat. Det är visserligen viktigt att färre dödas och skadas svårt i trafiken, framhåller motionärerna; vägen dit måste emellertid styras av sunt förnuft, sägs det vidare.

Osäkerheten om högerregeln i trafiken blir särskilt märkbar när unga bilförare inleder sin övningskörning, påpekas i motion T422 av Ulla-Britt Hagström (kd). Därför bör Vägverket ges i uppdrag att driva ett aktivt informationsarbete om högerregeln.

En blivande vägtrafikinspektion bör lokaliseras till Linköping, yrkas det i motion T230 av Lena Ek (c). Som motiv anger motionären att det i Linköping finns vissa organ som är relaterade till ämnesområdet, nämligen Statens väg- och trafikforskningsinstitut (VTI), del av Totalförsvarets forskningsinstitut (FOI) och Linköpings universitet. En sådan lokalisering skulle möjliggöra en nära koppling till forskning inom området och därmed garantera en hög kvalitet på myndighetens arbete.

Den tunga trafikens inblandning i olyckorna uppmärksammas i motion T386 av Sofia Jonsson och Margareta Andersson (båda c). Åtgärder krävs för att man skall undvika ytterligare olyckor av den typ som förekommit under senare tid. Ett sätt vore att införa tidsmässiga begränsningar för när lastbilar får köra på vägarna. Motionärerna pekar på att större delen av persontrafiken pågår mellan kl. 07.00–09.00 när barn, ungdomar och vuxna åker till dagis, skola och arbete respektive mellan kl. 14.00–18.00, då samma personer återvänder hem. Motionärerna åberopar liknande system i andra länder i Europa.

Nollvisionen har urholkats alltmer och det krävs krafttag för att den skall kunna hävdas, anförs i motion T463 av Kenth Skårvik m.fl. (fp). Särskilt bör kampen mot fylleri inom alla trafikslag prioriteras som ett led i nollvisionen.

Även i motion T286 av Elver Jonsson (fp) begärs kraftfulla åtgärder, och man föreslår ett brett upplagt program för att de senaste årens relativa uppgång i antalet olyckor skall kunna brytas. Även om vi i Sverige har en bättre situation än flertalet andra industriländer är det inte försvarbart med omkring 600 skadade och 2 000 svårt skadade, anförs det. I motionen efterlyses vidare en

större harmoni mellan statsinkomster och statsutgifter för vägbyggnation och trafiksäkerhet, och det hävdas att byggande av säkrare vägar är ett viktigt led i arbetet med att åstadkomma ökad trafiksäkerhet. Enligt motionärens mening har Sverige under många år kraftigt dragit ned på väganslagen.

Trafiksäkerhetsarbetet är en förebild när det gäller att tydliggöra de hälso-mässiga vinsterna av olika beslut, heter det i motion So497 av Kerstin Heinemann m.fl. (fp). Arbetet bör dock drivas kraftfullt och fortlöpande, framhåller motionärerna. Det är angeläget att man satsar på ungdomar i körkortsåldern och att man förbättrar säkerheten för de oskyddade trafikanterna. Olyckor vid åkning på rullskridskor och bräda bör också uppmärksammas mer.

Den automatiska hastighetsövervakningen skall utökas i syfte att minska stressen på våra motorvägar och därigenom rädda liv, anses det i motion T418 av Sylvia Lindgren och Barbro Andersson Öhrn (båda s). De pekar på att Vägverkets projekt Litet lugnare tempo enligt vissa studier har medfört en halvering av antalet olyckor. Ett viktigt inslag är automatisk kameraövervakning; motionärerna anser att projektet bör förlängas.

I motion T425 av Lars Lilja (s) uttrycks tveksamhet mot att trafikövervakningen mestadels har genomförts medelst kameraövervakning inriktad på hastighetskontroll. Enligt motionären visar statistiken att alkoholförtäring och bristande bilbältesanvändning är viktiga orsaker till många olyckor. Därför bör trafikövervakningen innefatta en kraftigt ökat antal kontroller även av dessa faktorer.

Utskottets ställningstagande

Frågan om säkerheten i trafiken, inte minst inom vägtrafiken, är ett centralt område inom transportpolitiken. Riksdagen har tidigare ställt sig bakom regeringens förslag om att nollvisionen skall gälla som ett långsiktigt mål för trafiksäkerheten. Likaså har riksdagen godkänt etappmålet om att antalet dödade till följd av vägtrafikolyckor skall minska med minst 50 % till år 2007, räknat från 1996 års nivå; detta innebär högst 270 personer.

Utskottet tvingas att konstatera att antalet dödade och svårt skadade i vägtrafikolyckor inte har minskat på det sätt som har förutsatts. Inte heller kan något trendbrott i utvecklingen skönjas.

Frågan om mål för trafiksäkerheten behandlades av riksdagen vid två tillfällen under förra året, dels under våren 2001, dels under hösten 2001. Vid båda tillfällena bekräftades tidigare ställningstaganden om nollvisionen och etappmålet för år 2007.

Utskottet anser alltså att dessa mål skall ligga fast. Det är, menar utskottet, angeläget med ett långsiktigt mål att sträva mot, ett mål som anger inriktningen på trafiksäkerhetsarbetet. Likaså är det viktigt med ett mål som tydligt anger vad som skall uppnås vid en bestämd tidpunkt, ett etappmål.

I flera motioner tar man fasta på trafikanternas ansvar, såsom det kommer till uttryck i attityder och beteenden. Framför allt är motionärerna bekymrade över trafiknykterheten och överträdelserna av hastighetsgränserna – beteen-

den som inte bara kan drabba föraren utan även andra trafikanter och personer i omgivningen. Underlåtenhet att använda bilbälte respektive cykelhjälm tas också upp. Motionärerna uttrycker en oro för trafikanternas bristande efterlevnad av regler och rekommendationer. Ökad övervakning är ett av de medel som förordas.

Andra motioner gäller de s.k. systemutformarnas ansvar, t.ex. väghållare och fordonstillverkare. Några av motionsförslagen är grundade på uppfattningen att väginvesteringar är ett verksamt medel i trafiksäkerhetsarbetet. Innebörden är bl.a. att bristande underhåll under en följd av år nu har resulterat i sämre säkerhet på vägarna och att nyinvesteringar i hög grad krävs. Även väg- och mitträcken förordas i några motioner. Olyckor där tung trafik är inblandad inger oro hos vissa motionärer och de kräver åtgärder av olika slag. Reglerna för placering av vägmärken bör också ses över, begärs i en motion.

Utskottet delar motionärernas uppfattning att kraftfulla insatser behövs om målen för trafiksäkerheten skall kunna uppnås. Det är nödvändigt att alla berörda – såväl trafikanter som systemutformare – tar sin del av ansvaret för trafiksäkerheten. Ett förverkligande av trafiksäkerhetsmålen förutsätter att alla aktörer inom vägtrafiken tar till sig den grundsyn som ligger bakom nollvisionen och som är en förutsättning för framgång, nämligen att varje olycka som förorsakar dödsfall eller svåra personskador är en tragedi.

När det gäller *trafikanterna* vill utskottet framhålla att det behövs en betydligt större respekt för trafikreglerna. Det gäller framför allt bestämmelserna om

- hastighetsbegränsningar,
- bältesanvändning,
- alkohol och droger.

Att påverka trafikanternas attityder och beteenden är inte bara en uppgift för statliga myndigheter och kommuner utan även frivilligorganisationer såsom Nationalföreningen för Trafiksäkerhetens Främjande (NTF), Motormännens Riksförbund (M) och Motorförarnas Helykterhetsförbund (MHF).

Om det skall vara möjligt att förbättra regelefterlevnaden är det, enligt utskottets mening, också nödvändigt med en ökad trafikövervakning. Som framgår av den tidigare framställningen har automatisk hastighetsövervakning införts på försök på 15 vägvagnsintervall i 13 län. Erfarenheterna av dessa försök visar att polisen har tillförts ett effektivt instrument för att intensifiera trafikövervakningen.

Utskottet anser att det är nödvändigt att Vägverket i högre grad inriktar sitt arbete på att förmå trafikanterna att bättre följa gällande regler. Detta kan genomföras antingen genom att påverka trafikanternas attityder eller genom en förstärkt övervakning. Båda metoderna torde vara nödvändiga att använda.

När det gäller *systemutformarna*, främst väghållare och fordonstillverkare men även trafikhuvudmän och andra som upphandlar trafik tjänster, finns en rad åtgärder som behöver vidtas.

Enligt utskottets uppfattning är utbyggnaden eller förbättringen av vägsystemet en av de viktigaste åtgärderna för ökad trafiksäkerhet; detta framgår också av den beräkning av åtgärdernas effekter som Vägverket har gjort och som redovisats i det föregående. Utskottet ser positivt på den satsning som gjorts på de farligaste vägarna inom ramen för det s.k. 11-punktsprogrammet. Skapandet av mötesfria vägar har, enligt vad utskottet har inhämtat, givit goda resultat i trafiksäkerhetskänseende samtidigt som kostnaden för att rädda liv härigenom beräknats till endast en tiondel av kostnaden vid en traditionell väginvestering. Utskottet har erfarit att arbete pågår för att ta fram vajerräckaren som är säkrare för bl.a. motorcyklister. Utskottet ser positivt på detta.

Fordonstillverkarna har också ett stort ansvar för trafiksäkerheten. Utskottet konstaterar att vissa säkerhetshöjande åtgärder på fordon kommer att genomföras, t.ex. när det gäller buss. Frivilliga system för testning av säkerhet hos bilar, såsom EuroNCAP (the European New Car Assessment Programme) är av värde för fordonsutvecklingen. På svenskt initiativ kommer bältespåminnare att utgöra en faktor vid sådana tester.

Såvitt gäller frågan om en vägtrafikinspektion påminner utskottet om att regeringen – med anledning av riksdagens ställningstagande – våren 1999 tillkallade en utredare med uppgift att dels göra en bred översyn av samhällets och näringslivets ansvar för en säker vägtrafik, dels utreda inrättandet av en fristående vägtrafikinspektion. Utredningen, som antog namnet Trafikanvarsutredningen, överlämnade betänkandet Ett gemensamt ansvar för trafiksäkerheten (SOU 2000:43) till regeringen våren 2000. Efter inhämtande av remissynpunkter tillkallade regeringen hösten 2001 en särskild utredare med uppgift att granska förutsättningarna för skapandet av en vägtrafikinspektion. Utredaren, som antagit namnet Vägtrafikinspektionsutredningen, har nyligen presenterat delbetänkandet Tillsyn över vägtrafiksäkerheten – en vägtrafikinspektion (SOU 2002:23); slutbetänkandet förutsätts kunna redovisas senast den 1 juli 2002. Utskottet noterar att frågan alltså är under utredning och anser att resultatet inte bör föregripas.

I detta sammanhang vill utskottet också peka på det arbete på trafiksäkerhetsområdet som pågår inom ramen för EU. I kommissionens hösten 2001 presenterade vitbok, Den gemensamma transportpolitiken fram till 2010: Vägval inför framtiden, sägs att EU bör förbinda sig att under det kommande årtiondet verka för att antalet dödsfall i samband med trafikolyckor skall minska med hälften.

Utskottet konstaterar med tillfredsställelse att samtliga riksdagspartier står bakom såväl nollvisionen som etappmålet för år 2007. Detta framgår av motionsförslagen, som präglas av den gemensamma grundsynen att antalet dödade och svårt skadade i trafiken skall minska. Förslagen visar också på den bredd i fråga om strategier och åtgärder som står till buds för att målet skall kunna nås.

I sitt av riksdagen godkända betänkande våren 2001 (bet. 2000/01:TU13) sade sig utskottet förutsätta att regeringen snarast för riksdagen skulle redovisa vilka åtgärder som var erforderliga för att etappmålet för år 2007 skulle

kunna nås. Utskottet, som konstaterar att någon samlad redovisning inte har lämnats, utgår nu från att en sådan redovisning läggs fram för riksdagen. Utskottet förutsätter att de förslag som förs fram i motionerna kommer att övervägas av regeringen. Vad utskottet nu har anfört innebär att syftet med flertalet av de nu behandlade motionerna till väsentlig del blir tillgodosett. Någon åtgärd från riksdagens sida är därför nu inte erforderlig. Motionsyrkandena avstyrks därför.

I det följande tar utskottet upp mer specificerade krav i motioner, som alla har en ökad trafiksäkerhet till syfte eller kan ge en sådan effekt. Ett avsnitt gäller förslag som berör olika trafikantgrupper; behovet av åtgärder som bidrar till en ökad trafiksäkerhet för barn och ungdomar betonas särskilt.

2 Alkohol- och drogrelaterade trafikolyckor

Utskottets förslag i korthet

Den negativa utvecklingen av alkohol- och drogrelaterade trafikolyckor har inte brutits, konstaterar utskottet. I mer än var femte dödsolycka finns alkohol eller andra droger med i bilden. Vidare visar antalet anmälda rattfylleribrott en fortsatt ökning. I en rad motioner föreslås åtgärder för att motverka denna utveckling; särskilt upprepas förra årets motionsyrkanden om en utvidgning av försöken med s.k. alkoholås.

Utskottet har nu erfårit att regeringen avser att presentera ett förslag med denna inriktning och konstaterar sålunda att regeringen har tagit fasta på vad utskottet förordade förra våren när hithörande frågor senast behandlades av riksdagen. Mot denna bakgrund avstyrks här behandlade motionsförslag.

Bakgrund

Olycksfallsstatistik m.m.

Antalet anmälda rattfylleribrott var enligt Rikspolisstyrelsen 17 143 under år 2001, mot 16 523 året dessförinnan. Av dessa var 4 645 drograttfylleribrott, att jämföra med 3 805 år 2000. Totalt innebär detta en ökning med 3,6 % jämfört med år 2000.

Enligt Vägverkets Djupstudierapport över dödsolyckor i södra Sverige 1997–2000 (publikation 2001:94) är minst var femte dödsolycka alkohol- eller drogrelaterad. Vidare var nära hälften av alla singelolyckor med dödlig utgång alkohol- eller drogrelaterade.

Enligt sitt regleringsbrev för år 2001 skall Vägverket utreda vilka åtgärder som behöver vidtas för att bättre kunna registrera alkoholrelaterade olyckor

inom vägtransportsektorn. Redovisningen har nu överlämnats till regeringen för fortsatt beredning.

Europeiska kommissionen beslutade år 2001 om en rekommendation om högsta tillåtna blodalkoholkoncentration för förare av motorfordon. Innebörden är att högsta tillåtna blodalkoholkoncentration inom EU bör vara 0,5 mg/ml eller lägre. Sverige stöder en sådan rekommendation så länge det inte påverkar Sveriges möjlighet att även i fortsättningen ha en lägre gräns för högsta tillåtna blodalkoholkoncentration (för närvarande högst 0,2 mg/ml).

Alkolås och elektroniska körkort

En påföljd vid trafiknykterhetsbrott är återkallelse av körkortet. För dem som är beroende av bil, t.ex. i sitt arbete, är återkallelsen kännbar. Ett förlorat körkort kan göra att ett missbruk förvärras om följderna blir att personen isoleras eller mister sitt arbete.

Ett s.k. alkolås är en teknisk apparatur som garanterar att föraren inte kör med alkohol i kroppen. Kombinerat med rehabilitering kan användningen av ett alkolås bidra till att föraren kan leva ett normalt liv utan fara för trafiksäkerheten. Alkolås kan komma till användning i tre avseenden.

För det första kan alkolås införas som ett *utrustningskrav* i fordon. Sådana utrustningskrav regleras genom den gemensamma EG-lagstiftningen. Sverige kan således inte ställa krav på att fordon på den svenska marknaden skall vara utrustade med alkolås. Därför driver Sverige frågan om alkolås som utrustningskrav inom ramen för arbetet i EU.

Vidare kan arbetet på att *kvalitetssäkra transporter* innefatta krav på alkolås vid upphandling av transporttjänster. En försöksverksamhet pågår med stöd från Vägverket. Tre företag, Taxi Uppsala, Dala Buss och Åkericentralen Maser frakt har åtagit sig att montera in alkolås i 100 fordon vardera, dvs. sammanlagt 300 fordon. Försöket pågår t.o.m. år 2002.

Slutligen kan alkolås komma till användning i samband med *villkorlig körkortsåterkallelse* vid rattfylleribrott. Erfarenheter visar att människor som har kört alkoholpåverkade ofta återfaller i rattfylleri. Möjligheten att få behålla körkortet, om än villkorligt, kan bidra till ett nyktert levnadssätt. Sedan år 1999 har personer folkbokförda i Stockholms, Östergötlands och Västerbottens län som har gjort sig skyldiga till trafiknykterhetsbrott möjlighet att genom länsstyrelsens beslut få sina körkort villkorligt återkallade. Det innebär att de får ett särskilt körkort som bara medger körning inom Sverige med en viss personbil som är utrustad med ett alkolås under en villkorstid om två år. Verksamheten fungerar samtidigt som ett rehabiliteringsprogram.

Med elektroniskt körkort avses vanligen ett körkort i kreditkortsformat, till vilket fogats ett mikrochip med olika funktioner. Sådana funktioner förutsätter en koppling mellan det elektroniska körkortet och elektroniska säkerhets-system. Ett användningsområde för elektroniska körkort är att omöjliggöra olovlig körning när någon har dömts för rattfylleri och fått sitt körkort återkallat. Enligt EG:s direktiv om körkort är det inte tillåtet att förse medlemsstaternas körkort med elektroniska anordningar. Ett svenskt obligatoriskt system

med elektroniska körkort skulle inte överensstämma med de harmoniserade EU-reglerna eftersom det skulle räknas som obligatorisk fordonsutrustning.

I sitt yttrande till EU-nämnden (yttr. 2001/02:TU2y) över vitboken Den gemensamma transportpolitiken fram till 2010: Vägval inför framtiden berördes även trafiksäkerhetsfrågor. Bland annat tog utskottet upp frågan om åtgärder mot alkoholpåverkan och nämnde särskilt alkalås, där goda svenska erfarenheter finns att redovisa, och elektroniska körkort.

Motionsförslag

Alla fordon – i varje fall i yrkestrafik – bör utrustas med alkalås, anser upphovsmännen till motion So616 av Göran Magnusson m.fl. (s, v, kd, c, fp, mp). De allra flesta är väl medvetna om riskerna att köra bil i alkoholpåverkat tillstånd och önskan om att ens medtrafikanter har samma insikt är stor, anförs det. Trots detta, sägs det vidare, beräknas förekomsten av promillelagbrott till mer än 14 miljoner per år. Många av dem som kör med alkohol i blodet är också missbrukare, och det är mot denna bakgrund som en allmän användning av alkalås förespråkas i motionen.

I motion T205 av Rolf Gunnarsson (m) framhålls att försöksverksamheten med alkalås har slagit väl ut, och verksamheten bör därmed kunna både utökas till att omfatta hela landet och permanentas.

I det s.k. 11-punktsprogrammet saknas en av de viktigaste faktorerna att beakta vid trafiksäkerhetsarbetet, nämligen nykterheten, sägs i motion T423 av Tuve Skånberg m.fl. (kd). Detta är anmärkningsvärt, fortsätter motionärerna, eftersom man nu vet att var fjärde person som omkommer i trafiken gör det i alkoholrelaterade olyckor. Införandet av alkalås förespråkas liksom elektroniska körkort som omöjliggör obehörig användning av bil.

Alkalås berörs också i motion T405 av Lars Gustafsson och Ester Lindstedt-Staaf (båda kd). Lagen om försöksverksamhet med villkorlig körkortsåterkallelse bör därför ändras så att den omfattar flera län, däribland Hallands län, anser motionärerna.

En modell för att förverkliga målet om en nykter bilism är att ersätta körkortsåterkallelse på grund av rattfylleri med körkortsbehörighet enbart för ett fordon utrustat med alkalås, argumenteras det i motion Ju237 av Agne Hansson m.fl. (c).

Kraftinsatser mot alla slags droger i all slags trafik begärs i motion T463 av Kenth Skårvik m.fl. (fp). Även narkotikabruk är oförenligt med framförande av fordon, fortsätter motionärerna, men de pekar samtidigt på de praktiska svårigheter som hindrar en effektiv bekämpning. En rutinemässig kontroll, nollgräns och ett enhetligt straffvärde förordas. På sikt bör alkalås införas generellt, men inledningsvis bör yrkestrafiken prioriteras.

I motion T249 av Lennart Kollmats (fp) föreslås en ökning av antalet län, däribland Hallands län, när det gäller försöksverksamhet med alkalås.

Utskottets ställningstagande

Utskottet ansluter sig till den grundläggande syn som kommer till uttryck i motionerna, nämligen att rattfylleriet på alla sätt måste motverkas. Med stor oro konstaterar utskottet att antalet olyckor som är alkohol- eller drogrelaterade fortfarande är mycket stort. Mot den bakgrunden måste både snabba och effektiva åtgärder sättas in. En av punkterna i regeringens 11-punktsprogram gäller betoning av trafikanternas ansvar och behovet av större respekt för trafikreglerna. Bland dem som är särskilt viktiga utpekade bl.a. bestämmelserna om rattfylleri och droger.

En av de åtgärder som förespråkas i motionerna är att utrusta bilar med alkolås. Enligt vad utskottet har erfarit har regeringen för avsikt att lägga fram ett förslag till en utvidgning av den pågående försöksverksamheten med alkolås. Sålunda kommer verksamheten att gälla alla körkortsbehörigheter med undantag för behörigheten för motorcykel. Vidare kommer den att omfatta samtliga län.

I detta sammanhang erinras om vad utskottet, som nyss nämnts, anförde i sitt yttrande till EU-nämnden (yttr. 2001/02:TU2y) över vitboken Den gemensamma transportpolitiken fram till 2010: Vägval inför framtiden. Bland annat tog utskottet upp frågan om åtgärder mot alkoholförbrukning och nämnde särskilt alkolås, där goda svenska erfarenheter finns att redovisa, och elektroniska körkort.

Utskottet ser mycket positivt på att verksamheten med alkolås nu utvidgas. Utskottet utgår från att regeringen även i övrigt – och i enlighet med 11-punktsprogrammet – vidtar kraftfulla åtgärder. När frågan om alkohol och droger behandlades av riksdagen förra våren (bet. 2000/01:TU13) förutsatte utskottet att regeringen och berörda myndigheter, bl.a. Rikspolisstyrelsen och Vägverket, noga övervägde vilka åtgärder som behöver vidtas för att uppnå en nykter och därmed säkrare vägtrafik. Detta var, menade utskottet, en förutsättning för att riksdagens etappmål för år 2007 skulle kunna uppnås. Utskottet förutsätter att samarbetet mellan Vägverket och polisen utökas på så sätt som förutsatts i 11-punktsprogrammet.

Som har anförts i det föregående under avsnittet Trafiksäkerhetens mål och prioriteringar, utgår utskottet från att regeringen snarast kommer att lämna en samlad redovisning av de åtgärder som behövs för att etappmålet för år 2007 skall uppnås. I en sådan redovisning bör – som en viktig del – ingå åtgärder för att kraftigt minska antalet alkohol- och drogrelaterade olyckor samt regeringens överväganden när det gäller möjligheten att införa en allmän användning av alkolås. Med hänvisning härtill och till det aviserade förslaget om en utvidgning av försöksverksamheten med alkolås anser utskottet att det inte är erforderligt med något initiativ från riksdagens sida. Motionerna avstyrks därför.

3 Vissa trafikbestämmelser

3.1 Bilbältesanvändning

Utskottets förslag i korthet

Mot bakgrund av pågående beredning av frågan om en höjning av bötesbeloppet vid underlåtelse att använda bilbälte avstyrks ett motionsförslag om en sådan höjning.

Bakgrund

Bestämmelser om fordons utrustning finns bl.a. i fordonskungörelsen (1972:595). Enligt denna krävs bilbälten endast i personbil och lätt lastbil. I tung lastbil skall finnas fästpunkter för bilbälten.

Bestämmelser om användning av bilbälten finns i trafikförordningen (1998:1276). Dessa innebär att den som färdas i en personbil, en lastbil, eller vissa former av motorcyklar, skall sitta på en plats som är utrustad med bilbälte, om en sådan plats är tillgänglig, och använda bilbältet. Även om bilen är försedd med krockkudde skall bilbälte användas. För barn upp till sex års ålder finns särskilda regler. Föraren skall se till att passagerare som är under femton år använder bilbälte eller annan särskild skyddsanordning enligt bestämmelserna. Vissa undantag från skyldigheten att använda bilbälte eller skyddsanordning finns föreskrivna. Den som färdas i en buss på en sådan sittplats som är utrustad med bilbälte skall använda bältet. För skolskjuts finns särskilda bestämmelser i förordningen (1970:340) om skolskjutsning.

Bilbältesanvändningen mäts årligen av VTI på uppdrag av Vägverket, som i sin tur genom regleringsbrev har ett återrapporteringskrav om bilbältesanvändningen. Resultatet av de senaste sju årens mätningar sammanfattas i följande tabell.

ANVÄNDNING AV BILBÄLTE (I PROCENT)

Trafikantkategori	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
Personbil							
Förare	88	89	88	89	90	90	90
Framsättespassagerare	91	91	91	92	92	92	92
Vuxna i baksäte	71	69	69	72	74	72	75
Barn i baksätet	87	84	87	89	90	89	89
Taxi							
Förare	16	16	16	21	27	60	60
Tung lastbil							
(utan släp) Förare	–	2	4	7	5	19	23
(med släp) Förare	–	–	–	–	7	27	25

(Källa: Vägverket)

Av tabellen framgår att bilbältesanvändningen inte ökat alls – eller bara marginellt – under de senaste åren. För barn i baksätet har bältesanvändningen minskat från 1999 års nivå. För yrkestrafiken ökade bältesanvändningen i samband med att lagstiftningen om bälteskrav år 1999 utvidgades till att omfatta även taxiförare och förare av tunga fordon.

Vägverket skall inom ramen för regeringens 11-punktsprogram verka för att efterlevnaden av gällande regler ökar bland alla trafikanter. Ett av måtten gäller bältesanvändning. I årsredovisningen konstaterar Vägverket att målet för år 2001 – till skillnad från året dessförinnan – inte är uppfyllt.

Motionsförslag

För att bälteslagstiftningen skall efterlevas bättre, bör boten för underlåtelse höjas till det dubbla, anförs i motion T251 av Gunnel Wallin och Margareta Andersson (båda c).

Utskottets ställningstagande

Enligt utskottets mening är bilbältet en av de viktigaste säkerhetsanordningarna i bilen. Beräkningar visar att om alla använder bälte skulle omkring 100 liv varje år kunna sparas. Genom bilbältesanvändning halveras risken att dödas eller skadas allvarligt vid en kollision.

Som framgår av bakgrundsredovisningen tas bältesanvändningen upp i regeringens 11-punktsprogram för ökad trafiksäkerhet. Enligt vad utskottet har inhämtat har Vägverkets opinionsarbete för ökad bilbältesanvändning under senare år förändrats från brett upplagda kampanjer mot mer punktinriktade

insatser, t.ex. i samband med polisens intensifierade övervakning. Ett skäl är att traditionella kampanjer är mycket dyrbara och endast anses ge kortsiktiga effekter.

Utskottet har tidigare gett uttryck för sin oro över den bristande efterlevnaden av bältesreglerna. Det är därför allvarligt att målet för år 2001 i fråga om bilbältesanvändning inte har uppnåtts. Anmärkningsvärt är att användningen av bilbälten för barn i baksätet till och med har minskat. Utskottet noterar också den fortsatt låga bilbältesanvändningen inom den tunga lastbilstrafiken. I likhet med motionärerna anser utskottet att bältesanvändningen måste öka. Bland de åtgärder som har diskuterats är bilbältespåminnare i bilarna. Ett annan åtgärd är skärpta sanktioner. Enligt vad utskottet erfarit överväger Riksåklagaren – på grundval av ett förslag av Rikspolisstyrelsen – en höjning av bötesbeloppet från 300 kr till 800 kr. Förslaget remissbehandlas för närvarande.

Mot bakgrund av det anförda anser utskottet att något initiativ från riksdagens sida inte är erforderligt. Motionen avstyrks därför.

3.2 Flexibla hastighetsgränser m.m.

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen bör avslå motioner om införande av flexibla – eller dynamiska – hastighetsgränser m.m. med hänvisning till planerad försöksverksamhet.

Bakgrund

Bestämmelser om hastighetsgränser finns i trafikförordningen (1998:1276) och i lokala trafikföreskrifter som har utfärdats med stöd av bemyndigandena i förordningen.

Enligt bestämmelserna skall ett fordon's hastighet – oavsett vilken hastighetsbegränsning som gäller – anpassas till vad trafiksäkerheten kräver. Hänsyn skall alltid tas till väg-, terräng-, väderleks- och siktförhållandena. Hastigheten får aldrig vara högre än att föraren behåller kontrollen över fordonet och kan stanna det på den del av den framförvarande vägen eller terrängen som han eller hon kan överblicka och framför varje hinder som går att förutse.

HASTIGHETSÖVERTRÄDELSER, ANDEL TRAFIKARBETE ÖVER HASTIGHETS-GRÄNS (I PROCENT)

Typ av väg	1997	1998	1999	2000	2001
Statliga vägar					
50 km/tim	73	72	67	65	74
70 km/tim	54	53	52	54	53
90 km/tim	52	52	51	52	55
110 km/tim	51	56	56	56	59
Samtliga statliga vägar	53	55	54	5	57
Tätort					
Huvudled 50 km/tim	55	54	55	54	55
Huvudled 70 km/tim	40	40	30	29	28
Samtliga tätortsvägar	50	51	49	49	50

(Källa: Vägverket)

Enligt Vägverket går det inte att påvisa om hastighetsöverträdelserna under år 2001 har förändrats jämfört med år 2000. Under perioden 1997–2001 kan man dock notera öknings, för personbilar med 3 procentenheter och för tunga lastbilar med 4 procentenheter.

Motionsförslag

Förslag om anpassade hastigheter på motorvägar läggs fram i motion T220 av Margareta Cederfelt (m). Hon hänvisar till att många länder, däribland Frankrike, har utvecklat ett system med flexibel skyltning med uppgift om den hastighet som för tillfället är den högsta tillåtna. På så sätt kan hastigheten anpassas efter rådande trafiksituation och väderlek. Effekten blir att trafikanterna upplever att hastighetsbegränsningen är motiverad och acceptansen av reglerna ökar därmed. Även i Sverige borde ett sådant system utvecklas, anser motionären.

Också i motion T274 av Lennart Fridén (m) förespråkas ändrade hastighetsbestämmelser, men med en annorlunda innebörd. De intervaller som bör tillämpas bör vara 10 km/tim i stället för dagens 20 km/tim, sägs det.

Såväl en ökad differentiering av hastighetsgränserna – med öknings i intervaller om 10 km/tim – som flexibla hastighetsgränser med anpassning efter skiftande förhållanden föreslår man i motion T423 av Tuve Skånberg m.fl. (kd). Till exempel bör hastighetsbegränsning om 30 km/tim vid en skola kunna gälla under läsåret för att under sommarlovet anpassas till hastigheten i området i övrigt.

Ett likartat förslag förs fram i motion T251 av Gunnel Wallin och Margareta Andersson (båda c), nämligen dels att hastighetsgränserna görs flexibla med avseende på väglag etc., dels att fler gränser införs.

Utskottets ställningstagande

Två olika typer av förändringar av hastighetsgränser diskuteras. Den ena går ut på att hastighetsgränserna skall sättas i intervall om 10 km/tim i stället för som nu om 20 km/tim. Den andra går ut på att hastighetsgränserna skall anpassas till rådande väderlek och liknande förhållanden, s.k. flexibla eller dynamiska hastighetsgränser.

På regeringens uppdrag har Vägverket utrett möjligheterna med och hindren för att använda dynamiska föreskrivna hastighetsgränser. Vägverket presenterade sin rapport sommaren 2001. Efter genomförd remittering bereds förslaget nu inom Näringsdepartementet.

Bland annat som ett led i de planerade försöken med dynamiska hastighetsgränser har regeringen nyligen beslutat om nya vägmärken för rekommenderad högsta hastighet. De skall i allmänhet ha lysande text som kan visas när det behövs. Till exempel kan de användas när det finns särskilda förhållanden under vissa tider, som gör det lämpligt att man kör med lägre hastighet än den högsta tillåtna.

Såsom har framgått bereds frågan om en försöksverksamhet för närvarande i Näringsdepartementet. Utskottet förutsätter att nu behandlade motionsyrkanden därvid övervägs. Något initiativ från riksdagens sida är därför inte erforderligt. Yrkandena avstyrks därför.

3.3 Högersväng vid ljussignaler

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen bör avslå motionsförslag om att högersväng vid röd ljussignal skall tillåtas; utskottet hänvisar till sitt tidigare ställningstagande i frågan.

Bakgrund

Bestämmelser om korsande trafik och trafik i en vägkorsning finns i trafikförordningen (1998:1276). En förare som skall stanna på grund av trafiksignal, skall stanna antingen vid stopplinjen om sådan finns, eller omedelbart före signalen eller innan föraren kör in på den korsande vägen eller leden.

Motionsförslag

I trevägskorsningar med ljusreglering bör en förare tillåtas att svänga till höger trots rött ljus där situationen så medger, föreslås i motion T369 av Michael Hagberg och Inge Carlsson (båda s). Motionärerna åberopar att en

sådan manöver är tillåten i Kanada. Ett exempel är vid trevägskorsningar med stoppljus, där den bilist som kommer från mitten och vill svänga till höger, in på huvudleden, tillåts göra detta – även vid rött ljus. En förutsättning är att inget fordon kommer från vänster. Bilisten slipper stå vid rött ljus ”i onödan”, vilket skapar bättre flyt i trafiken och mindre tomgångskörning, vilket är viktigt av miljöskäl.

Utskottets ställningstagande

Utskottet har tidigare behandlat frågan om högersväng vid rött ljus vid en rad tillfällen, senast våren 2001. I sitt av riksdagen godkända betänkande (bet. 2000/01:TU13) konstaterade utskottet att rätt till högersväng mot rött ljus i vissa fall skulle öka framkomligheten. Samtidigt framhöll utskottet att högersväng vid rött ljus är förenat med stora risker för gående, eftersom övergångsställen ofta anläggs i anslutning till gatukorsningar. Numera kan framkomligheten vid behov underlättas genom ett särskilt signalreglerat fält för högersvängande fordon, alternativt ett särskilt fält utanför signalen som tillåter högersväng även när det är röd signal för trafik som skall köra rakt fram. Vid sådana lösningar är det möjligt att skapa tillfredsställande säkerhet för gående i de fall det finns övergångsställen. Med hänvisning till det anförda och till att det i första hand torde ankomma på Vägverket att bedöma dessa frågor, var utskottet inte berett att förorda något undantag från förbudet att stanna vid röd signal. På utskottets förslag avslög riksdagen den då behandlade motionen.

Utskottet har inte ändrat uppfattning i denna fråga; den nu aktuella motionen avstyrks därför.

3.4 Uppgift om felparkeringsavgift

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen bör avslå en motion om lagring av uppgift om felparkeringsavgift. Utskottet hänvisar till riksdagens ställningstagande i samma fråga våren 2001. *Jämför reservation 1 (m).*

Bakgrund

Felparkeringsavgift

Av lagen (1976:206) om felparkeringsavgift framgår att om ett fordon stannats eller parkerats i strid med föreskrift får parkeringsanmärkning meddelas av en polisman eller av en sådan parkeringsvakt som avses i lagen (1987:24) om kommunal parkeringsövervakning. En sådan anmärkning skall innehålla en uppmaning om att inom en viss tid betala den fastställda avgiften. Anmärkningen skall överlämnas till fordonets förare eller ägare eller fästas på fordonet. Både en polisman och en parkeringsvakt *får låta bli* att meddela en

parkeringsanmärkning om överträdelsen med hänsyn till omständigheterna i fallet framstår som obetydlig.

Har en parkeringsanmärkning väl meddelats finns möjligheter att få den undanröjd. Fordonets förare eller dess ägare kan *begära rättelse* hos polismyndighet. Om betalningsansvaret inte undanröjs härigenom kan ägaren *bestrida* betalningsansvaret hos polismyndigheten. Om inte heller denna åtgärd leder till att betalningsansvaret undanröjs kan ägaren *överklaga* polismyndighetens beslut till tingsrätten; för att tingsrättens beslut skall kunna prövas krävs att hovrätten meddelar prövningstillstånd.

Registrering av personer och fordon

Lagen (2001:558) om vägtrafikregister innehåller bestämmelser om registrering av uppgifter om personer samt om motordrivna fordon och släpfordon i ett vägtrafikregister. Ett syfte med vägtrafikregistret är att tillhandahålla uppgifter för sådan verksamhet, för vilken staten eller en kommun ansvarar enligt lag eller annan författning i fråga om bl.a. fordonsägare och körkortshavare m.fl. Bland de uppgifter som införs i vägtrafikregistret är sådana som behövs för kontroll av dels att felparkeringsavgifter enligt lagen (1976:206) om felparkeringsavgift betalas, dels att influtna medel redovisas. Bestämmelserna i personuppgiftslagen (1998:204) skall – med vissa angivna undantag – tillämpas på personuppgifter i vägtrafikregistret. Vägverket underrättas om varje utfärdad anmärkning – liksom om polisens beslut om undanröjande – och för in uppgifter om dem i felparkeringsregistret som förs av verket. Vidare administreras betalningarna av Vägverket. Det är också Vägverket som ansvarar för behandlingen av personuppgifter enligt vägtrafikregisterlagen. Uppgifterna om en person som har fått betalningsanmärkning gallras tre år efter det att betalningen har kommit in till Vägverket. Perioden har bestämts med utgångspunkt i att handläggningen av ett ärende som har bestridits eller överklagats kan ta upp till tre år; i det fall som betalningsansvaret har undanröjts genom beslut som har vunnit laga kraft måste Vägverket sålunda ha tillgång till namnet på den sökande för att kunna verkställa återbetalningen.

Motionsförslag

Personidentifierbara uppgifter om felparkering bör gallras omedelbart efter det att avgiften erlagts av den betalningsskyldige, anförs i motion T256 av Marietta de Pourbaix-Lundin (m). Något allmänt intresse att bevara uppgifter om felparkering finns inte; förseelsen är, enligt motionärens mening, att betrakta som synnerligen ringa. För kontroll av influtna medel torde det räcka med antals- och summamässig kontroll och därmed avidentifierade uppgifter.

Utskottets ställningstagande

Enligt motionärens mening bör en uppgift om en felparkeringsavgift gallras omedelbart efter det att avgiften erlagts. Samma motion behandlades av riksdagen med anledning av propositionen om vägtrafikregisterlag (prop.

2000/01:95, bet. 2000/01:TU15). På förslag av utskottet avslogs motionen, bl.a. med hänvisning till att det – utöver integritetsaspekterna – även fanns andra aspekter. Sålunda måste medborgarnas rätt att ta del av allmänna handlingar och principerna för arkivering beaktas, framhöll utskottet. Likaså måste hänsyn tas till behovet av information för rättskipning och förvaltning. Utskottet erinrade i sammanhanget om att den som debiterats felparkeringsavgift skall erlägga avgiften inom föreskriven tid även om talan förs om undanröjande av betalningsskyldigheten. En omedelbar gallring skulle därför äventyra möjligheterna till återbetalning av inbetald avgift om betalningsansvaret har undanröjts av domstol. En sådan konsekvens borde, enligt utskottets mening, inte accepteras från rättstrygghetssynpunkt.

Några omständigheter som föranleder utskottet att ändra ståndpunkt har inte framkommit. Den nu behandlade motionen avstyrks därför.

3.5 Flyttning av fordon

Utskottets förslag i korthet

En utredning begärs i en motion om möjligheten att ställa krav på berörda myndigheter att flytta fordon som har placerats trafikfarligt i en motorvägs ”utryckningsfil”. Motionen avstyrks med hänvisning till att utskottet utgår från att regeringen kommer att överväga frågan inom ramen för sitt lagstiftningsarbete. *Jämför reservation 2 (m, kd).*

Bakgrund

Trafikförordningen

Enligt bestämmelserna i trafikförordningen (1998:1276) får ett fordon inte stannas eller parkeras på ett sådant sätt att fara uppstår. När ett fordon på grund av olyckshändelse motorfel eller liknande orsak blivit stående på en plats, där det – enligt i förordningen angivna bestämmelser eller lokal trafikföreskrift – inte får stannas eller parkeras, skall föraren se till att fordonen snarast flyttas till en lämplig plats. Fordon får inte stannas eller parkeras annat än på platser som utmärkts med ett vägmärke som parkerings- eller rastplats. Motsvarande gäller även trafik på en motortrafikled samt på- och avfartsvägar till en sådan väg.

Flyttning av fordon

Bestämmelser om när fordon får flyttas m.m. finns i lagen (1982:129) om flyttning av fordon i vissa fall. Enligt lagen får regeringen bemyndigas att meddela föreskrifter om rätt för statlig eller kommunal myndighet att flytta fordon i särskilt angivna fall, när det behövs för ordningen och säkerheten i trafiken eller av naturvårdsskäl.

I förordningen (1982:198) om flyttning av fordon i vissa fall anges när fordon får flyttas utöver de fall som framgår av lagen. Ett fordon får flyttas om det är uppställt i strid mot föreskrifter om stannande eller parkering av fordon samt bl.a. hindrar andra fordon att passera eller i andra fall är uppställt så att fara för trafikolyckor uppstår eller hinder uppkommer i trafiken. Beslut om flyttning skall verkställas omedelbart, om det behövs med hänsyn till ändamålet med flyttningen.

Motionsförslag

Stillastående fordon placerade i motorvägens ”utryckningsfil” utgör en risk för trafikolyckor, framhålls i motion T303 av Björn von der Esch (kd). Trots att det finns lagbestämmelser om flyttning av fordon i vissa fall förekommer att sådana fordon står kvar länge – t.o.m. i månader – innan de forslas bort, fortsätter motionären. Problemet kan lösas genom slopande av nuvarande lagkrav på att en riskbedömning skall göras. I stället bör ansvariga myndigheter åläggas att se till att fordonet forslas bort skyndsamt – och inte senare än 12 timmar efter det att fordonet påträffats. Motionären begär en utredning i frågan.

Utskottets ställningstagande

Såsom påpekats i motion T303 (kd) är lagstiftningen i fråga om flyttning av fordon formulerad så att den berörda myndigheten ”får” besluta om flyttning i de fall som anges i lagen respektive förordningen; någon skyldighet att flytta fordonet finns alltså inte.

Utskottet ansluter sig till motionärens uppfattning om att fordon som är placerade i motorvägens utryckningsfil kan medföra risk för trafikolyckor. Utskottet utgår från att regeringen kommer att överväga frågan inom ramen för sitt lagstiftningsarbete. Någon ytterligare åtgärd är för närvarande inte motiverad från riksdagens sida; motionen avstyrks därför.

3.6 Mobiltelefonering under bilkörning

Utskottets förslag i korthet

Under förra våren gjorde riksdagen ett tillkännagivande till regeringen med krav på en allsidig belysning av frågan om mobiltelefonering under bilkörning. Med hänvisning till att regeringen nu har uppdragit åt Vägverket att utreda frågan avstyrks motioner i denna fråga.

Bakgrund

Enligt trafikförordningen (1998:1276) skall en trafikant för att undvika trafikolyckor iaktta den omsorg och varsamhet som krävs med hänsyn till omständigheterna.

Vissa studier har visat att mobiltelefonanvändning vid körning bl.a. skapar ökade hastighetsvariationer och fler sidledsförflyttningar. Vid själva inknappningen av telefonnummer minskar också förarens koncentration på vägen. Det är främst handhållna mobiltelefoner som bedöms utgöra en trafiksäkerhetsrisk. Mobiltelefoner med s.k. handsfreesystem har i allmänhet bedömts vara säkrare än handhållna telefoner.

Motionsförslag

Vid användning av mobiltelefon i trafiken är det stor risk att förarens uppmärksamhet minskar för att i stället fokuseras på handhavandet av mobiltelefonen, anförs i motion T218 av Margareta Cederfelt (m). En lagstiftning efterlyses som går ut på att s.k. handsfree skall användas vid bilkörning.

Handsfree är också den lösning på problemet vid mobiltelefonering vid bilkörning som förordas i motion T365 av Annelie Enochson (kd). Hon åberopar forskning vid Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI) enligt vilken det har visats att förarnas körsätt påverkas vid telefonering under färd. I Danmark och Norge finns krav på handsfreeutrustning vid bilkörning, i andra länder är användning av mobiltelefon under bilkörning helt förbjuden. Även i Sverige – som ett föregångland i många avseenden när det gäller trafiksäkerhetsfrågor – borde man kunna ställa motsvarande krav, anförs det vidare.

Utskottets ställningstagande

Vid sin behandling av motioner om mobiltelefonering under bilkörning våren 2001 gjorde riksdagen (bet. 2000/01:TU13) ett tillkännagivande till regeringen om behovet av en allsidig belysning av ämnet. Regeringen uppmanades också att vid behov förelägga riksdagen förslag till lagstiftning eller andra styrmedel.

Utskottet konstaterar att Vägverket har getts i uppdrag att senast den 30 juni 2003 redovisa säkerhetsproblem men även möjligheter kring användning av mobiltelefon under körning. I uppdraget ingår att föreslå eventuella åtgärder för att begränsa att olika typer av bilutrustningar kan orsaka trafiksäkerhetsproblem under körning. Mot denna bakgrund finns inte skäl för riksdagen att vidta någon åtgärd med anledning av motionerna; de avstyrks alltså.

4 Särskilda trafikantgrupper

4.1 Ökad trafiksäkerhet för barn och ungdom

Utskottets förslag i korthet

Motioner har lagts fram med förslag om åtgärder för att förbättra säkerheten för barn och ungdom i trafiken främst i fråga om krav på skolbussarnas utformning och utrustning.

Utskottet hänvisar till riksdagens tillkännagivande till regeringen våren 2001 om att säkerheten för barnen i trafiken borde ägnas ökad uppmärksamhet. I tillkännagivandet innefattades en begäran om en samlad redovisning för riksdagen av de åtgärder som borde vidtas för att öka säkerheten för barn i trafiken.

Utskottet, som avstyrker samtliga motionsyrkanden, utgår nu från att regeringen i sina överväganden beaktar förslagen i de nu behandlade motionerna.

Bakgrund

Vägverkets åtgärder

Vägverket arbetar på att integrera barnperspektivet i alla verksamheter – i såväl planeringen som den operativa verksamheten. Vägledande för detta arbete är FN:s barnkonvention, som Sverige har ratificerat. Vidare har Vägverket aktivt deltagit i framtagandet av en handbok om hur barnkonsekvensanalyser kan tillämpas i statliga myndigheter; ett antal förstudier i vägplaneringen har på försök kompletterats med sådana analyser. Andra åtgärder är diskussioner med kommunala organ om barnperspektiv, fortbildning för lärare m.fl. i ämnet barn och trafik. Vid fysiska åtgärder på det statliga vägnätet har förbättringar för barn gjorts i form av busshållplatser och skolvägar.

Trafiksäkerhet i skolans undervisning

I läroplanen för det obligatoriska skolväsendet, förskoleklassen och fritidshemmet (Lpo 94) anges under rubriken Rektors ansvar, att i detta ingår integrering av ämnesövergripande kunskapsområden i undervisningen. Bland de uppräknade ämnena nämns miljö, trafik, samt riskerna med tobak, alkohol och andra droger. På motsvarande sätt står i läroplanen för de frivilliga skolorna (Lpf 94) att rektor, när det gäller gymnasieskolan (men inte vuxenutbildningen), har ett särskilt ansvar för att eleverna får kunskaper om bl.a. trafikfrågor.

Bestämmelser om skolskjutsverksamhet

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 skall med avseende på tidsplaner och färdvägar ordnas så att kraven på trafiksäkerhet tillgodoses. I varje kommun skall 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 skall iaktta för att undvika olyckor i samband med skolskjutsning. När ett fordon används för skolskjutsning skall det vara försett med en skylt eller liknande som visar fordonets användning. Vid skolskjutsning skall dörrar på vänster sida av fordonet inte kunna öppnas av passagerare. Andra dörrar skall 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 eller lätt lastbil som används för skolskjutsning skall vara utrustade med bilbälte, dels att den som färdas i sådant fordon också skall använda bilbälte. Den som färdas i en buss som används vid skolskjutsning och sitter på en sådan sittplats som är utrustad med bilbälte skall 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 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 däremot ett stort 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 skall ges om trafiksäker skolskjuts.

Enligt vad utskottet har inhämtat går det inte att i befintlig statistik särskilja skjutsfordon som varit inblandade i vägtrafikolyckor, eftersom sådana inte är definierade som en särskild fordonstyp.

Motionsförslag

Trafikljus baktill på skolbussar förordas i motion T214 av Elizabeth Nyström och Jeppe Johnsson (båda m). De pekar på att flertalet olyckor med skolbarn och skolbuss inträffar när bussen står stilla, dvs. vid av- och påstigning. De hänvisar till att ett sådant system finns i vissa länder och att det bl.a. innebär att det är förbjudet för all trafik att köra om bussen när trafikljuset på bussen lyser rött.

Säkerhetsbälte för alla passagerare i fordon som transporterar skolbarn förs fram som ett förslag i motion T358 av Björn Leivik (m). Han påtalar att nuvarande regler ger möjlighet för transportörerna att ta fler passagerare än vad fordonet säkerhetsmässigt är anpassat till; den enda förutsättningen är att man ej överstiger en viss lastvikt.

Även motion T412 av Patrik Norinder (m) gäller barnsäkerhet i samband med skolskjutsar. Vid färd i buss kan det vara så fullt att skolelever inte bara behöver stå i gångarna utan även i trapporna mot dörrarna, sägs det. Motionären finner detta oacceptabelt vid färd på landsväg och i hög fart.

Skyndsamma åtgärder för att barn och ungdomar skall kunna färdas säkert till och från skolan begärs i motion T431 av Ragnwi Marcelind (kd). Skolelever som måste färdas stående i buss på smala vägar och med möten med timmerlastbilar i "landsvägsfart" har föranlett många föräldrar att själva skjutsa sina barn till skolan. Visserligen är det enligt skollagen kommunernas ansvar att sörja för att skjulskjuts ordnas om det behövs med hänsyn till avstånd och trafikförhållanden, anför motionären. Eftersom emellertid säkerhetsnivån skiljer sig mellan kommunerna bör åtgärder vidtas på nationell nivå.

Dagligen transporteras hundratusentals skolelever till och från skolan i bussar som ganska ofta är gamla och slitna, framhålls i motion T269 av Birgitta Sellén och Erik Arthur Egervärn (båda c). Motionärerna framför önskemål om en lagstiftning med krav på att bälte skall finnas och användas i skolbussar.

Ett "från-dörr-till-dörr"- perspektiv när det gäller skolskjutstrafiken efterlyses i motion T386 av Sofia Jonsson och Margareta Andersson (båda c). Alla hållplatser – men också vägen till och från dem – måste göras säkrare. Den tunga trafiken är också något som bör beaktas i ett sådant perspektiv, anser motionärerna.

Även i motion T397 av Christina Pettersson och Eva Arvidsson (båda s) berörs frågan om persontransport i buss på motorväg. Det förekommer att skolbarn tvingas stå eller sitta på golvet under färd till och från skolan; detta är ytterst olämpligt anser motionärerna.

Utskottets ställningstagande

Utskottet kan konstatera att antalet trafikolyckor där barn har dödats eller skadats allvarligt tidigare var mycket stort. Sedan tio år tillbaka är det omkring 50 barn som dödats och omkring 2 800 barn som skadas allvarligt varje

år i sådana olyckor. Den stora nedgången i antalet olyckor anses i första hand bero på säkrare trafikmiljöer i barnens närområden, men också på lagstiftning om hastighetsbegränsningar i tätorter och skolmiljöer, lagstiftning om bilbälten och bilbarnstolar samt på en utveckling av säkrare fordon.

Trafikolyckor, med dödsfall eller med livslångt lidande som följd, orsakar inte bara barn och deras anhöriga stort lidande utan leder också till stora kostnader för samhället. Trafiksäkerhetsarbetet måste därför, enligt utskottets mening, inriktas på att sådana olyckor så långt möjligt undviks.

De här behandlade motionerna gäller i huvudsak barns och ungdomars färd till och från skolan. Innebörden är att säkerheten inte är fullgod utmed skolvägarna och att särskilda åtgärder nu behöver vidtas. Motionärerna påtalar olika slags risker. En risk gäller under färd, där elever ibland tvingas stå i bussen eller sitta på golvet. Många gånger sker skolskjutsar på vägar med en hög andel tung trafik. En annan risk består i att busshållplatser ibland saknar bussficka eller att bussen hämtar och lämnar skoleleverna direkt vid vägkanten utan särskild hållplats.

I det av riksdagen godkända betänkande om trafiksäkerhet från förra året (bet. 2000/01:TU13) gjordes ett tillkännagivande till regeringen om ökad säkerhet för barn i trafiken. Utskottet framhöll bl.a. att frågan om skolskjutsverksamheten borde ses över. Denna ståndpunkt vidhålls. Sålunda bör skolskjutsförarens ansvar för elevernas säkerhet – såväl under resan som vid på- och avstigning – klargöras. Vidare bör system med krav på genomförd specialutbildning för att få tillstånd att köra skolskjuts övervägas. Angelägen är frågan om behovet av en regel som förbjuder omkörning av stillastående skolskjutsar. Även bilbälten i alla skolskjutsfordon liksom obligatoriskt krav på alkoholås kan bidra till ökad säkerhet. Dessutom måste tillbuds- och olycksrapportering vid skolskjuts förbättras.

Utskottet noterar nu att Vägverket – enligt regleringsbrevet för år 2002 – skall prioritera åtgärder som syftar till att förbättra barns trafiksäkerhet. När det gäller kravet på återrapportering skall antalet förolyckade barn särredovisas. En åtgärd som nämns i Vägverkets årsredovisning för år 2001 är att bonus lämnas till de entreprenörer som tillgodoser barns och funktionshindrades behov på ett bättre sätt än vad entreprenadkontraktet anger. Exempel som redovisas är ökat barmarksväglag vintertid på högtrafikerade vägar. Under år 2001 har ett arbete inletts med att förbättra barnkonsekvensbeskrivningar för att ta hänsyn till barn i vägprojekt.

Som utskottet har påpekat i det föregående handlar frågor om barn och trafik inte bara om säkerhet utan även om mobiliteten. Ett mål är att andelen barn, som på egen hand kan utnyttja vägtransportsystemet, fortlöpande skall öka. Enligt uppgift i Vägverkets årsredovisning har detta mål inte uppfyllts under år 2001. Utskottet utgår från att arbetet drivs så att målet kan nås under år 2002.

Utskottet välkomnar att regeringen hösten 2001 tillsatte Barnsäkerhetsdelegationen (S 2001:05). Enligt sina direktiv (dir. 2001:79) skall delegationen se över och arbeta med frågor om säkerhet och förebyggande av skador i

barns och ungdomars miljö. Delegationen skall bl.a. kartlägga vilka skador och olycksfall som drabbar barn och ungdomar, lämna förslag till förbättringar när det gäller statistik och annan kunskapsinhämtning inom området. Vidare skall delegationen överväga om det behövs några förändringar av lagstiftningen för att stärka barns och ungdomars skydd och säkerhet samt utreda vilken myndighet som i framtiden bör ha det övergripande ansvaret för barns säkerhetsfrågorna och frågorna om barns lek- och utemiljö. Enligt vad utskottet inhämtat kommer en stor del av arbetet att beröra trafikfrågorna. I delegationen ingår företrädare för Vägverkets trafiksäkerhetsenhet.

På grundval av betänkandet från förra våren (bet. 2000/02:TU13) gjorde riksdagen, som nyss nämnts, ett tillkännagivande till regeringen om ökad säkerhet för barn i trafiken. Som framgår av betänkandet innefattade detta tillkännagivande även behovet av en samlad redovisning för riksdagen av de åtgärder som bör vidtas för att öka säkerheten för barn i trafiken. Regeringen har ännu inte lämnat den av riksdagen begärda redovisningen. Utgångspunkten för en sådan redovisning, som utskottet förutsätter snarast kommer att presenteras av regeringen, bör vara nollvisionen, inklusive delmålet för år 2007, och FN:s konvention om barnets rättigheter. Viktiga frågor i en sådan redovisning är bl.a. hur trafiksäkerheten kan tryggas vid skolskjutsverksamhet samt behovet av ytterligare åtgärder för att öka säkerheten vid cykling, bl.a. en ökad användning av cykelhjälm.

Med vad utskottet nu har uttalat torde syftet med de nu behandlade motionerna bli tillgodosett. Något initiativ från riksdagens sida är inte erforderligt. Motionsyrkandena avstyrks därför.

4.2 Äldre och körkort

Utskottets förslag i korthet

Utskottet anser att det är angeläget att både de äldres behov av rörlighet och riskerna med äldre bilförare beaktas i trafiksäkerhetsarbetet. Med hänvisning till Vägverkets ansvar avstyrks motionsförslag om särskilda åtgärder avseende äldre bilförare.

Bakgrund

Forskning m.m.

Befolkningsstatistiken visar att 17 % av dem som lever i Sverige i dag är pensionärer, och att andelen äldre kommer fortsätta att öka. Resultatet visar bland annat klart att andelen äldre bilförare kommer att öka när 1940-talets stora barnkullar pensioneras. Allra mest kommer andelen kvinnliga äldre bilförare att öka. Antalet körkortsinnehavare som är 65 år och äldre uppgår till ca 20 % och andelen ökar. Samtidigt utgör denna grupp ca 33 % av alla dödade bilförare.

Forskning om hur transportsystemet kan anpassas till den ökande andelen äldre bedrivs både i Sverige och i internationella sammanhang. Det gäller bl.a. forskning om hur kollektivtrafiken kan utvecklas men även om hur fordon, trafikmiljö samt utbildning och information kan anpassas till äldre bilförare.

Inom Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI) pågår ett sexårigt temaprogram om äldre trafikanter under benämningen Äldre trafikanter – en grupp med många ansikten. Äldre är en heterogen grupp med olika behov av mobilitet. Ett projekt inom temaprogrammet är en studie av vilka erfarenheter dagens 55-åringar har av sina föräldrars transportsituation och hur de ser på sin egen framtid som äldre.

Genom annan forskning inom VTI har man inte kunnat fastställa att risken för äldre att bli inblandade i olyckor skiljer sig från risken för andra bilförare; de äldre i trafiken är alltså inte mer olycksbenägna än andra förare. Äldre förare följer bl.a. bättre olika trafikregler, vilket minskar sannolikheten för olyckor. Däremot har visats att äldre har en högre risk än andra trafikanter – när en olycka väl har skett oavsett vållande – att skadas eller dödas i trafiken. Bland annat är det mer sannolikt att en äldre person råkar illa ut i en olycka där en yngre person kanske skulle ha klarat sig oskadd. Äldres skador är både mer frekventa och allvarigare än de yngres till följd av att de är mer skadekänsliga.

Inom OECD har nyligen en studie redovisats som bekräftar de slutsatser som den svenska forskningen har kommit fram till: Äldre bilförare är inte mer olycksbenägna än andra grupper; de är överrepresenterade i olycksstatistiken på grund av sin större risk att skadas och dödas samt vissa metodiska svårigheter i riskuppskattningar

Vägverket har i samarbete med läkare tagit fram en handbok i Trafikmedicin. Den handlar om sjukdomar och om läkemedel som kan innebära risker i trafiken samt om den juridiska processen i frågor om körkortsnehav.

Bestämmelser om körkort m.m.

Bestämmelser om körkort finns i körkortslagen (1998:488).

Körkort får *utfärdas* för den som uppfyllt vissa villkor, däribland har körkortstillstånd. Ett körkortstillstånd får enligt 2 § meddelas endast för den som med hänsyn till sina personliga och medicinska förhållanden kan anses lämplig som förare av ett körkortspliktigt fordon. Lämplighet med hänsyn till de personliga förhållandena avser bl.a. att sökanden inte är opålitlig i nykterhets-hänseende och i övrigt kan antas komma att respektera trafikreglerna och visa hänsyn, omdöme och ansvar i trafiken. Lämplighet med hänsyn till de medicinska förhållandena förutsätter att sökanden har tillfredsställande syn för att köra fordon av det slag ansökningen avser och att sökanden i övrigt uppfyller de medicinska krav som är nödvändiga med hänsyn till trafiksäkerheten. Den som söker eller har körkortstillstånd eller körkort är också skyldig att genomgå läkarundersökning, blodprovstagning eller annan liknande undersökning som behövs.

Ett körkorts *giltighetstid* räknas från och med den dag då det utfärdas. Körkortsinnehavet för tyngre fordon är däremot tidsbestämt. För behörigheten C, CE, D eller DE gäller körkortet tills det att körkortshavaren fyller 45 år och därefter för perioder om högst tio år, om körkortshavaren har visat att de medicinska kraven för att ha sådan behörighet är uppfyllda. *Förnyelse* av körkort skall göras inom tio år efter det att det har utfärdats eller senast förnyats.

Ett körkort skall *återkallas* i vissa, angivna fall, bl.a. om körkortsinnehavarens förutsättningar för rätt att köra ett körkortspliktigt fordon är så väsentligt begränsade genom sjukdom, skada eller liknande att personen från trafiksäkerhetssynpunkt inte längre bör ha körkort. Vidare gäller enligt körkortslagen att om en läkare finner att en patient på grund av sjukdom är olämplig som bilförare skall detta anmälas till länsstyrelsen om inte läkaren kan försäkra sig om att körkortsinnehavaren kommer att avstå från att köra körkortspliktigt fordon.

Även bestämmelser om *s.k. begränsade körkort* finns i körkortslagen. Ett körkortsinnehav får förses med de särskilda villkor som är nödvändiga från trafiksäkerhetssynpunkt, även efter det att körkortet har utfärdats. Enligt vad utskottet inhämtat är möjligheten att föreskriva villkor begränsad till de fall då det är möjligt att med en korrigering uppfylla Vägverkets föreskrifter. Det kan t.ex. gälla en synnedsättning som kan korrigeras med särskilda glasögon eller en nedsättning av rörelseförmågan som kan kompenseras med automatväxel. Möjligheten att söka begränsade körkort är relativt ny och hittills har endast ett fåtal körkort av denna typ utfärdats.

Motionsförslag

Åtgärder behövs för att minska antalet fordonsolyckor där äldre bilförare är inblandade, framhålls det i motion T227 av Marietta de Pourbaix-Lundin (m). Information särskilt riktad till denna åldersgrupp om olycksfallsriskerna vid förnyelse av körkort vore en sådan åtgärd, en annan vore stimulans för fordonstillverkare att anpassa bilarna till äldres speciella behov, t.ex. att utforma kontrollfunktioner på ett tydligt sätt så att de inte distraherar. I motionen begärs vidare lagändringar som gör det möjligt för äldre fordonsförare att erhålla körkort med en begränsad behörighet, såsom körning endast i dagsljus.

Hälsokontroller för äldre som innehar körkort är ett förslag som förs fram i motion T296 av Kjell Eldensjö (kd) och en utredning om detta begärs. Kontrollen bör införas för personer som uppnått viss ålder, t.ex. 75 år, och därefter återkomma regelbundet.

Ökad information om olycksfallsrisker i samband med körkortsförnyelse till personer över 65 år är ett annat förslag; det presenteras i motion T293 av Maria Larsson (kd). Motionen innehåller också förslag om att begränsad behörighet för körkort skall införas.

I motion T464 av Yvonne Ångström och Kenth Skårvik (båda fp) betonas att forskning behövs om de sociala konsekvenser och mobilitetskonsekvenser som blir följden när äldre mister körkort. Att inskränkt mobilitet i allmänhet leder till ökad sjukdomsförekomst är känt, men man vet mindre om en inskränkt möjlighet att köra sin bil. Vidare hänvisas till forskning vid Trafikmedicinskt centrum vid Karolinska Institutet som visar att en mycket hög andel av trafikdödade äldre bilförare också är skyldig part i olyckan. Motionärerna föreslår därför att körkortsmedicin bör ingå som obligatoriskt moment i polisaspitantutbildningen; upptäckt av sviktande hjärn- eller synfunktion hos äldre bilförare kan göras av polisen. Lättillgänglig information speciellt till äldre körkortsinnehavare behövs också; många av dem är dåligt informerade om vad som kan hända med körförmåga, uppmärksamhet m.m. när man åldras. Körkort med olika former av villkor, t.ex. att det endast gäller inom en viss radie från bostaden, bör också övervägas, sägs det.

Utskottets ställningstagande

Frågan om äldre personers bilkörning får allt större betydelse i det transportpolitiska arbetet. Mot den enskildes nytta av att kunna förflytta sig måste det allmännas intresse av trafiksäkerhet vägas.

Som framgått i det föregående bedrivs en omfattande forskning på området och som leder till en värdefull kunskapsuppbyggnad. En ökande andel äldre bilförare i samhället ställer krav på ett aktivt trafiksäkerhetsarbete för att det skall vara möjligt att nå det långsiktiga målet om att ingen skall dödas eller skadas allvarligt till följd av trafikolyckor i vägtransportsystemet. Enligt utskottets mening är det nödvändigt att detta arbete beaktar riskerna med de äldre bilförarna liksom de äldres behov av rörlighet.

När frågan om äldre och körkort senast behandlades av riksdagen – våren 2001 (bet. 2000/01:TU12) – borde det enligt utskottets uppfattning i första hand ankomma på Vägverket att överväga de frågor som togs upp i motionerna och utarbeta eventuella förslag till förändringar i gällande bestämmelser. Utskottet förutsatte vidare att regeringen skulle förelägga riksdagen en redovisning av vilka åtgärder som kan vara erforderliga för att trygga de äldre bilförarnas säkerhet och behov av rörlighet.

Utskottet finner att frågan fortfarande har hög aktualitet och emotser en sådan redovisning som efterlystes förra våren. Något uttalande av riksdagen är emellertid inte påkallat; följaktligen avstyrks motionsförslagen.

4.3 Åtgärder för funktionshindrade i trafiken

Utskottets förslag i korthet

I flera motioner läggs fram förslag som går ut på att underlätta för funktionshindrade i trafiken. Utskottet avstyrker motionsförslagen, bl.a. med hänvisning till pågående beredning av frågan om handikappolitiken inom transportområdet.

Bakgrund

Trafikförordningen

Enligt trafikförordningen (1998:1265) anges att en trafikant för att undvika trafikolyckor skall visa särskild hänsyn mot bl.a. personer som det framgår har någon form av funktionshinder. Vidare gäller väjningsplikt mot gående som gått ut på eller som just skall gå ut på ett obevakat övergångsställe.

Vägverkets ansvar

Målet om ett tillgängligt transportsystem har konkretiserats i ett antal verksamhetsgränsmål för Vägverket. För år 2002 gäller att andelen funktionshindrade som kan utnyttja vägtransportsystemet, inklusive kollektivtrafik, fortlöpande skall öka. Senast år 2010 bör kollektivtrafiken kunna användas av de flesta funktionshindrade.

Vägverket har nyligen till regeringen överlämnat rapporten Utvärdering av handikappolitiken inom transportområdet (Publikation 2001:125).

Fråga i riksdagen

Som svar på fråga 2001/02:108 om den vita käppens status som trafiksignal har näringsminister Björn Rosengren påtalat en rad komplikationer av såväl praktisk som lagteknisk natur. Näringsministern sade sig vilja avvakta den då förestående utvärderingen av handikappolitiken inom transportområdet innan några förslag till åtgärder presenterades. Skulle utvärderingen visa på påtagliga brister var regeringen självfallet beredd att vidta åtgärder i syfte att förbättra funktionshindrades situation i trafiken.

Motionsförslag

Emellanåt drabbas bilförare med handikapptillstånd av felaktigt utfärdad parkeringsavgift, anför i motion T307 av Margareta Cederfelt (m); skälet är att parkeringsvakten ej uppmärksammat handikapptillståndet, trots att det varit riktigt placerat. De personer som överklagat – men inte betalat avgiften – får se ärendet överflyttat till kronofogden, eftersom såväl polismyndigheten som Vägverket kräver att boten skall vara erlagd före handläggning av ett

överklagande. Detta är inte rimligt, anser motionären och begär därför en översyn av påföljder vid överklagande i dessa fall.

Synskadades situation i trafiken tas upp i motion T385 av Birgitta Sellén och Lena Ek (båda c). En synskadad, som måste korsa en gata eller väg där övergångsställe med ljudsignal saknas, kan aldrig veta om korsande motortrafik tänker bromsa in och ge företräde. Motionärerna anser därför att den vita käppen skall ges status av trafiksignal att jämställa med polisens tecken. Vidare sägs att synskadades säkerhet i trafiken minskar till följd av att övergångsställen ersätts med s.k. gångpassager, som bedöms farliga för synskadade. Regeländringar förespråkas för att övergångsställena skall bli säkra för de synskadade, både när det gäller placeringen och utformningen.

För funktionshindrade som nyttjar färdtjänsten är säkerheten ofta bristfällig; vanligen saknas möjligheter att spärra fast rullstolsburna med trepunktsbälte framhålls det i motion T418 av Sylvia Lindgren och Barbro Andersson Öhrn (båda s). Det är inte rimligt att lägre krav uppställs för fordon för funktionshindrade än för övriga trafikanter, särskilt som färdtjänsten erbjuds personer som inte har alternativa möjligheter att resa.

Utskottets ställningstagande

Utskottet instämmer med motionärerna om det angelägna i att trafikmiljön utformas så att den möjliggör för människor med funktionshinder, t.ex. synskadade, att förflytta sig i trafiken på ett trafiksäkert sätt. Som har nämnts i det föregående har Vägverket nu förelagt regeringen sin utvärdering av handikappolitiken inom hela transportområdet. Regeringen har uttalat sin avsikt att efter avslutad beredning lämna en redovisning till riksdagen. Utskottet utgår från att regeringen därvid överväger de förslag som förs fram i motionerna om den vita käppens status, säkra övergångsställen för synskadade och säkerhetsutrustning för fordon för funktionshindrade. Med hänvisning härtill avstyrker utskottet de motionsförslag som rör de nu behandlade frågorna.

Beträffande motionen om felaktigt påförd parkeringsavgift för handikappfordon har utskottet förståelse för de problem som kan uppstå. Skyldighet att betala avgiften även om man har bestridit anmärkningen gäller för övrigt alla som har fått en sådan anmärkning. Utskottet förutsätter att regeringen överväger denna fråga. Mot den bakgrunden anser utskottet att något uttalande från riksdagens sida inte är erforderligt, och motionen härom bör därför avslås.

4.4 Motorcyklister

Utskottets förslag i korthet

Motorcyklister är en utsatt trafikantgrupp. Motioner som går ut på att skyddet skall ökas gäller dels vägens utformning, dels fordonens belysning. Utskottet avstyrker motionerna med hänvisning till de åtgärder som Vägverket förutsätts vidta för ökad säkerhet för motorcyklister.

Motionsförslag

Att synas i trafiken är A och O – det gäller inte minst motorcyklar, påpekas det i motion 2001/02:T222 av Marietta de Pourbaix-Lundin (m). Det borde vara tillåtet för motorcykelekipage att använda dubbla ljus, inte bara under dagtid – vilket är tillåtet sedan år 1999 – utan dygnet runt. Risken för bländning, som är orsaken till denna inskränkning, kan minskas genom en föreskrift om att man skall ”blända av” vid t.ex. möte.

Intresset för att åka motorcykel ökar stadigt, anförs i motion T313 av Inger Strömbom (kd). Själva fordonet utvecklas ständigt, t.ex. med bättre köregenskaper och effektivare bromsar. När det däremot gäller vägens utformning finns problem genom de vajerräcken som sätts upp allt mer. De skyddar bilisterna men kan för motorcyklister innebära en dödsfälla. Vägverket bör därför ges i uppdrag att utveckla körbaneavskiljare som är säkrare för motorcyklister. Vägverket bör också inom ramen för sitt trafiksäkerhetsuppdrag verka för ökad trafiksäkerhet för motorcyklister.

Även i motion T423 av Tuve Skånberg m.fl. (kd) efterlyses en bättre trafikmiljö för motorcyklister.

Utskottets ställningstagande

Utbyggnad av s.k. vajerräcken har visat sig vara effektivt för att hindra allvarliga olyckor. Utskottet är medvetet om de olägenheter för somliga trafikantgrupper som är förknippade med sådana räcken. Såvitt utskottet har inhämtat är man inom Vägverket öppen för att pröva nya tekniska lösningar, som kan tillgodose bl.a. motorcykelförarnas behov. Utskottet utgår från, när det gäller frågan om motorcykelbelysning inte bara under dagtid, att regeringen överväger i vilken utsträckning en sådan regeländring är en ändamålsenlig åtgärd i trafiksäkerhetshänseende.

Med hänvisning till vad nu har anförts finner utskottet att någon åtgärd från riksdagens sida inte är erforderlig; motionerna avstyrks därför.

4.5 Cyklister

Utskottets förslag i korthet

Motionsförslag om bl.a. en lag med krav på användning av cykelhjälm, information till cyklister om trafikregler m.m. samt byggande av cykelvägar i anslutning till nybyggen av riksvägar avstyrks med hänvisning till Vägverkets ansvar inom området samt till planerade projekt om cykelvägar.

Bakgrund

Antalet dödade respektive svårt skadade cyklister (enligt polisrapporter) ligger på ungefär samma nivå år 2001 som året dessförinnan.

Under 1990-talet ökade cykelhjälm användningen kraftigt, medan en minskning noterades från år 1998. Hjälm användningen låg på ungefär samma nivå – i genomsnitt 16 % – under åren 2001 och 2000. Stora skillnader finns mellan olika åldersgrupper men också mellan kön och mellan orter av olika storlek.

Vägverket har under år 2001 genomfört investeringar för cyklisters säkerhet. Av investeringarna har 90 km gång- och cykelväg byggts. Vidare har Vägverket – i samarbete med kommuner och frivilligorganisationer – genomfört lokala projekt om säker cykling, bl.a. med syfte att öka cykelhjälm användningen.

Motionsförslag

En lag med krav på att använda cykelhjälm efterfrågas i motion T363 av Majléne Westerlund Panke (s). Omkring 48 % av antalet lätt trafikskadade cyklister skulle ha sluppit huvudskador om de hade haft hjälm. Eftersom flertalet cykelolyckor är singelolyckor är användande av hjälm en mer säkerhetshöjande åtgärd än byggande av cykelbanor, hävdar motionären.

Körkort för cykel är inte realistiskt, men det finns ett behov av kunskap hos cyklisterna om gällande regler påpekar man i motion T266 av Kenneth Lantz (kd). Vägverket bör ges i uppdrag att informera cyklisterna om trafikvett. Enligt motionärens mening önskar många människor cykla i större utsträckning än de gör, men de vågar inte på grund av att risken att bli påkörd är alltför stor. Vid nybyggen av riksvägar bör därför en cykelväg byggas i omedelbar närhet. Ytterligare ett förslag för stimulans av cyklandet är att arbetsgivare ges rätt att göra avdrag för del av kostnaden för anställds inköp av cykel, motsvarande kostnaden att gå på ett s.k. gym.

Frågan om cyklisternas regelefterlevnad tas upp även i motion T381 av Anders Karlsson och Bengt Silfverstrand (båda s). De anser att det finns behov av tydligare bestämmelser särskilt för cyklister i trafiken, exempelvis vid rattfylleri och fortkörning på cykel.

Utskottets ställningstagande

Utskottet ansluter sig till den uppfattning om fördelarna med cykling som kommer till uttryck i motionerna. Att cykla kan innebära en rad positiva effekter, såsom ett ökat välbefinnande och minskade reskostnader för individen samt en bättre miljö genom minskade koldioxidutsläpp. Mot den bakgrunden är det angeläget att cykeln som färdmedel främjas, inte minst genom åtgärder för att höja säkerheten för cyklister. Viktigt är användning av cykelhjälm, lägre hastigheter vid blandtrafik inom tätbebyggt område samt separering av biltrafik och gång- och cykeltrafik. Även tydligare bestämmelser för cyklister i trafiken är ett viktigt medel.

Frågan om cykeltrafiken, däribland utbyggnad av cykelvägar, behandlades i det av riksdagen godkända betänkandet hösten 2001 med anledning av infrastrukturpropositionen (prop. 2001/02:20, bet. 2001/02:TU2). Utskottet ansåg det angeläget att åtgärder vidtas för att uppnå en ökad och säker cykeltrafik.

Enligt vad utskottet har erfart har Vägverket numera börjat anlägga cykelvägar i anslutning till vägbyggen.

Utskottet betonade i samband med sin behandling av propositionen om nollvisionen (prop. 1996/97:137, bet. 1997/98:TU4) vikten av att cyklister använder hjälm. En ökad hjälmanvändning borde åstadkommas genom information och genom myndigheters och näringslivets kvalitetssäkring av transporter. Enligt utskottets mening borde en tvingande bestämmelse inte införas förrän tillräckligt många accepterar lagstiftning på detta område. Utskottet framhöll dock vikten av att Vägverket noga följde utvecklingen.

Utskottet var inte heller berett att våren 2001 förorda några tvingande bestämmelser om cykelhjälm utan förutsatte att regeringen och berörda aktörer, bl.a. Vägverket, kommunerna och NTF, vidtar åtgärder för att öka säkerheten för cyklister och gångtrafikanter (bet. 2000/01:TU13). Regeringen förutsattes hålla riksdagen underrättad om utvecklingen på området.

Utskottet vidhåller sin uppfattning och anser sålunda att det är viktigt att öka säkerheten för cyklister och gångtrafikanter. Regeringen bör delge riksdagen sin uppfattning om tvingande bestämmelser om cykelhjälm användning vid sin kommande redovisning av trafiksäkerhetsarbetet. Utskottet är sålunda inte nu berett att förorda sådana bestämmelser. Någon åtgärd från riksdagen sida med anledning av motionerna är inte erforderlig. Motionerna avstyrks därför.

4.6 Gångtrafikanter

Utskottets förslag i korthet

Med hänvisning till förutsatt uppföljningsarbete i fråga om väjningsplikt vid övergångsställen avstyrker utskottet en motion.

Bakgrund

Enligt trafikförordningen (1998:1276) har en förare väjningsplikt mot gående som gått ut på eller just skall gå ut på övergångsstället. Bestämmelsen trädde i kraft den 1 maj 2000. Ett syfte var att förbättra framkomligheten för gående. Med anledning av den nya bestämmelsen anpassas alla övergångsställen till de nya förutsättningarna; på de statliga vägarna är anpassningen genomförd för ca hälften av övergångsställena.

Böter för den som inte iakttar väjningsplikten är för förare av bil, motorcykel och moped klass I 1 000 kr och för förare av moped klass II och cyklister 600 kr.

Enligt Vägverkets årsredovisning för år 2001 visar uppföljningen att väntetiden för gående minskade med två tredjedelar. Framkomligheten förbättrades främst för barn och äldre. Den minskade väntetiden för gående resulterade i motsvarande ökning av väntetiden för bilarna. Andelen bilar som stannade för gående ökade från 20 % till 50 %. Enligt olycksfallsstatistiken har antalet svårt skadade vid obehövade övergångsställen ökat. Vägverket bedömer emellertid att det är alltför tidigt att dra några slutsatser om huruvida säkerheten har försämrats.

Vägverket Region Stockholm har sedan år 1994 genomfört årliga mätningar i regionen av fordonsförarens benägenhet att lämna gående företräde vid obehövade övergångsställen. Enligt dessa var benägenheten ca 12 % år 1994 för att år 2000 – det år då lagen infördes – öka till 57 %. Under förra året lämnade 64 % av förarna företräde.

Motionsförslag

En följd av de nya reglerna om väjningsplikt vid obehövade övergångsställen har blivit "trafikinfarkter" på platser med ett stort antal gångtrafikanter, hävdas i motion T216 av Margareta Cederfelt (m). Eftersom konsekvensen har blivit miljöförstöring och en i många fall otrevlig och hetsig stämning i trafiken bör lagen ses över, anser motionären.

Utskottets ställningstagande

Utskottet behandlade en motion med motsvarande innehåll och syfte förra året (bet. 2000/01:TU13). Vid detta tillfälle hänvisade utskottet till att Vägverket hade för avsikt att utvärdera effekterna av denna lag.

Vägverket har nu genomfört viss uppföljning av de nya bestämmelserna. Enligt utskottets mening är kunskapsläget ännu oklart i stora delar. Utskottet utgår därför från att verket även i fortsättning följer effekterna av lagen och föreslår de åtgärder som kan vara befogade. Något uttalande i saken är mot den bakgrunden inte påkallat anser utskottet och avstyrker därför motionen.

5 Förarutbildning

5.1 Väntetider m.m.

Utskottets förslag i korthet

Utskottet instämmer i den motionsledes framförda uppfattningen att de långa väntetiderna för avläggande av körkortsprov inte är acceptabla. Men bl.a. med hänvisning till att Vägverket har vidtagit eller planerat åtgärder för en förbättring av kösituationen avstyrker utskottet samtliga motionsyrkanden i ämnet. *Jämför reservation 3 (m, fp).*

Vad gäller åtgärder för att öka intresset för körkortsutbildning säger sig utskottet självfallet dela den i motioner framförda uppfattningen att ungdomar som så önskar utan alltför stora ekonomiska uppoffringar skall kunna skaffa sig körkort. Näringsdepartementet överväger för närvarande olika möjligheter att utforma ett förarutbildningssystem som tillgodoser detta krav. Dessutom är frågan om körkortsutbildning i gymnasieskolan föremål för diskussion. Med denna hänvisning avstyrks samtliga motioner.

Motionsförslag

I motion T201 av Rolf Gunnarsson (m) kritiserar Vägverket för de långa väntetiderna vid avläggande av förarprov. Verkets mål om 2–3 veckors väntetid tycks vara svårt att uppnå. Situationen kan få negativa följder för ungdomars vilja att bosätta sig eller stanna kvar i en kommun. Om inte Vägverket klarar sin uppgift måste andra lösningar övervägas, t.ex. en avveckling av monopolet, anser motionären.

I stora delar av landet är väntetiderna för avläggande av körkortsprov långa; väntetider på upp till fyra månader förekommer. Detta leder till ökade kostnader och frustration. Mot den bakgrunden anför Göte Jonsson (m) i motion T233 att nödvändiga resurser måste ställas till Vägverkets förfogande.

Arbetsmarknaden för ungdomar utan körkort är begränsad, både geografiskt och innehållsmässigt. Samtidigt ökar andelen ungdomar som avstår från att ta körkort. Detta skriver Birgitta Sellén (c) i motion T254. Hon föreslår att regeringen tillsätter en utredning för att klarlägga orsakerna till det minskade intresset för körkortsutbildning. Vidare anför motionären att alla människor som vistas ute i trafiken måste kunna trafikreglerna. Därför bör trafikutbildning motsvarande körkortsteorin erbjudas gymnasieeleverna. Undervisningen bör genomföras i samverkan med trafikskolorna.

I motion T335 av Per-Richard Molén m.fl. (m) föreslås regeringen ge Vägverket i uppdrag att organisera sin förarprovsavdelning ”så att väntetiderna förkortas och att inga grupper av sökande diskrimineras på grund av tidigare misslyckanden vid prov”. Som motiv för förslaget anges följande. Kostnaden för att gå i trafikskola är väsentligt högre än för att anlita någon i bekantskapskretsen att vara instruktör vid övningskörning. Därför väljer alltfler det senare alternativet. Men statistiken visar att en högre andel av dem som genomgått trafikskoleutbildning klarar sina prov redan vid första försöket. Det leder i sin tur till att väntetiderna för uppkörning har ökat och i dag är längre än någonsin tidigare. Problemet är allvarligast i storstadsregionerna. Motionärerna hävdar att orsakerna till den ”fullständigt oacceptabla situationen” är att finna hos Vägverkets förarprovsavdelning, däremot inte hos regionkontoren, vars personal gör vad den kan för att korta köerna. I motionen kritiserar också Vägverket för att medvetet förlänga väntetiderna fr.o.m. det tredje provet. Det är inte acceptabelt att sökande skall rangordnas i kön utifrån vilken gång i ordningen de ansöker om att få avlägga proven.

Enligt vad Lars Gustafsson (kd) anför i motion T404 bör regeringen föranstalta om en översyn av Vägverkets organisation och verksamhet i syfte att minska väntetiderna och kostnaderna för att ta körkort.

Enligt vad Agneta Ringman m.fl. (s) anför i motion T344 har körkortsinnehav blivit allt viktigare för den som skall välja yrke eller bostadsort. Problemet är att det har blivit så dyrt att ta körkort att det blivit en klassfråga. Målet bör vara att alla elever vid 18 års ålder skall ha bibringats trafikskunskaper som ger en god grund inför körkortsutbildningen, anser motionärerna.

Ett väl fungerande system för körkortsutbildning är en förutsättning för att nollvisionen skall kunna förverkligas. Också av arbetsmarknadsskäl är sådan utbildning viktig. Men kostnaderna för utbildningen måste hållas inom en för den enskilde rimlig gräns. Enligt vad som föreslås i motion T403 av Per Erik Granström m.fl. (s) bör åtgärder inriktas på utveckling av pedagogik, metoder, utrustning m.m. som möjliggör kostnadsänkningar men som samtidigt upprätthåller utbildningskvaliteten.

Det tillhör allmänbildningen att kunna köra bil och ha goda trafiksäkerhetskunskaper. Samtidigt rusar körkorts-kostnaderna i höjden. Mer än 10 000 kr för ett körkort är inte ovanligt. Av rättviseskäl bör därför den förberedande teoretiska körkortsutbildningen införas som ett frivilligt tillval i gymnasieskolan. Detta föreslår Ann-Kristine Johansson m.fl. (s) i motion T441.

Körkorts- och bilinnehav är inte lika statusfyllt längre. Detta kan vara en förklaring till att andelen ungdomar som tar körkort minskar. En annan och mer trolig förklaring är tröskeln i form av höga kostnader för att ta körkort. Detta anför Elver Jonsson (fp) i motion T469. Han anser att en utredning bör tillsättas med uppdrag att se över kostnadsbilden. Syftet bör vara att öka intresset för körkortsutbildning. En möjlighet att minska kostnaderna är att teoriutbildningen skiljs ut från den praktiska utbildningen. Elver Jonsson motsätter sig inte att modern teknik i ökad utsträckning nyttiggörs i den prak-

tiska förarutbildningen. Men han avråder från användning av simulator i mer än experimentell omfattning. Praktik är bäst i verkligheten, menar han. De långa väntetiderna tas också upp i motionen. En åtgärd som skulle kunna övervägas är att låta fler legitimerade aktörer hjälpa till.

Utskottets ställningstagande

Utskottet behandlar först de motionsyrkanden som avser *väntetidsproblemet*. I Vägverkets årsredovisning för 2001 lämnas vissa statistiska uppgifter om väntetiderna. Verket konstaterar att efterfrågan på körkortsprov ökade detta år. Antalet omprov ökade också, samtidigt som godkännandefrekvensen låg på oförändrad nivå. Detta sammantaget ledde till längre väntetider för prov. Sålunda ökade medelvärdet med en vecka jämfört med år 2000. Kontor i Norrland, t.ex. Luleå, Umeå och Skellefteå, samt i mellersta Sverige, t.ex. Karlstad, Mariestad och Uddevalla, hade väntetider på 5–6 veckor. Vid vissa kontor med stor personalbrist, t.ex. Linköping, Jönköping och Växjö, var väntetiderna 7–8 veckor. Besvärligast var situationen i storstäderna Stockholm, Göteborg och Malmö med väntetider om 9–10 veckor. Dessa väntetider kan jämföras med Vägverkets mål för året, tre veckor i genomsnitt.

Av årsredovisningen framgår att åtgärder har vidtagits för att minska väntetiderna. Så har t.ex. militära trafikinspektörer lånats in. Nya administrativa rutiner har införts. Projekt har drivits i syfte att premiera god förarutbildning och stävja chanstagande vid förarprov. Rekryteringen och utbildningen av nya trafikinspektörer har fördubblats fr.o.m. 2001 och samma utbildningsnivå planeras under perioden 2002–2004. Dessutom har rekryteringen till stadsområdena prioriterats.

Utskottet instämmer i motionärernas uppfattning att de långa och dessutom ökande väntetiderna inte är acceptabla. Emellertid synes Vägverket ta problemen på allvar och har vidtagit eller planerat åtgärder för en förbättring av kösituationen. Det får förutsättas att verket fortsätter att med kraft arbeta vidare för att nå det uppsatta målet om högst tre veckors väntetid för provtagning i samband med förarutbildning. Syftet med nu behandlade motioner bedöms därmed bli tillgodosett utan något särskilt initiativ från riksdagens sida. Med hänvisning härtill avstyrks motionerna T201 (m), T233 (m), T335 (m), T404 (kd) och T469 (fp) yrkande 4.

En annan fråga som aktualiseras i ett antal motioner rör *åtgärder för att öka intresset för körkortsutbildning*. Statistik i ämnet redovisas årligen av Bil Sweden (f.d. Bilindustriföreningen). Ur publikationen *Bilismen i Sverige 2001* kan utläsas följande om utvecklingen av körkortsintresset sedan 1990.

Tidpunkt	Andel körkortshavare av antal personer i åldern 18 år eller mer, %	Andel 18-åringar med körkort, %	Andel 19-åringar med körkort, %
1990-01-01	76,1	50,7	73,6
2001-01-01	79,6	25,5	49,4

(Källa: Bilismen i Sverige 2001)

Sammanställningen visar att andelen körkortshavare i den vuxna befolkningen har ökat något sedan början av 1990-talet. Men i åldern 18–19 år har utvecklingen varit den motsatta. Särskilt när det gäller 18-åringar har nedgången varit markant, med en halvering av andelen körkortstagare.

I vissa motioner spekuleras kring orsakerna till denna utveckling. Ett skäl kan enligt motionärerna vara att bilar och bilkörning inte längre har samma status. En annan förklaring kan vara att utbildningskostnaderna är avskräckande höga. I några motioner uttrycks oro för konsekvenserna; friheten att välja såväl arbete som bostadsort begränsas för de ungdomar som inte vill eller har råd att ta körkort. Motionärerna kräver nu olika åtgärder för att vända trenden. Bland annat föreslås en utredning som närmare klarlägger orsakerna. Vidare föreslås skilda system för teoretisk och praktisk utbildning. Den teoretiska utbildningen skulle t.ex. kunna anordnas i gymnasieskolan, eventuellt i samverkan med trafikskolorna.

Vägverket presenterade i slutet av år 1999 en utredning om ett stegvist förarutbildningssystem (STEFUS). Förslaget kom emellertid aldrig att realiseras, främst därför att det skulle medföra högre utbildningskostnader, även sedan vissa fördyrande inslag såsom krav på dubbelkommando övergivits.

Enligt vad utskottet inhämtat har utbildningsutskottet nyligen behandlat en motion (2001/02:Ub333) om körkortsutbildning i gymnasieskolan. Av utbildningsutskottets betänkande (bet. 2001/02:UbU9) med anledning av motionen framgår att Utbildningsdepartementet nyligen har inlett ett samarbete med Närings- och Finansdepartementen samt med Skolverket, Konkurrensverket och Svenska Kommunförbundet för att diskutera hur ett underlag som belyser samtliga frågeställningar i sammanhanget kan arbetas fram. Vidare framgår att det enligt läroplanen för det obligatoriska skolväsendet, förskoleklassen och fritidshemmet (Lpo 94) är rektor som ansvarar för att ämnesövergripande kunskapsområden, t.ex. trafik, integreras i undervisningen. I läroplanen för de frivilliga skolformerna (Lpf 94) stadgas att rektor, när det gäller gymnasieskolan men inte vuxenutbildningen, har ett särskilt ansvar för att eleverna får kunskaper om bl.a. trafikfrågor.

Självfallet delar utskottet motionärernas uppfattning att ungdomar som så önskar utan alltför stora ekonomiska uppoffringar skall kunna skaffa sig körkort. Emellertid har utskottet erfarit att regeringen för närvarande överväger olika möjligheter att utforma ett förarutbildningssystem som till rimliga kostnader för den enskilde ger en utbildning av hög kvalitet. Med hänsyn

härtill, samt till att frågan om körkortsutbildning i gymnasieskolan som nämnts är föremål för diskussioner i särskild ordning, bedömer utskottet att syftet med nu behandlade förslag åtminstone delvis tillgodoses utan att riksdagen tar något initiativ i frågan. Följaktligen avstyrks motionerna T254 (c) yrkandena 1 och 3, T344 (s), T441 (s) och T469 (fp) yrkandena 1 och 3.

5.2 Förarutbildningens innehåll

Utskottets förslag i korthet

Utskottet förutsätter att regeringen i samband med beredningen av frågan om en ny körkortsutbildning överväger vilka moment som skall ingå i den teoretiska och praktiska utbildningen. Med hänvisning härtil avstyrks samtliga motionsyrkandena. Vad gäller ett motionsförslag om fortbildning i sparsamt körsätt säger utskottet att det i första hand är Vägverket som skall ta ställning till hur verkets informationsresurser skall användas.

Motionsförslag

I flera europeiska länder ingår undervisning i *första hjälpen* som obligatoriskt moment i körkortsutbildningen. Så borde det vara även i Sverige, uttalar Maud Ekendahl och Elizabeth Nyström (båda m) i motion T231.

Kenneth Lantz (kd) föreslår i motion T263 en kampanj för utbildning i sparsamt körsätt, ibland kallat *eco-driving*, med inriktning på dem som redan har körkort. Vägverket bör ges i uppdrag att – t.ex. genom etermedierna – utbilda dagens trafikanter om hur *eco-driving* i gynnsam riktning påverkar trafiksäkerhet, ekonomi och miljö. Ett sådant moment bör också ingå i körkortsutbildningen, anser motionären.

Alltfler kör onyktert, konstaterar Elver Jonsson (fp) i motion T286. Därför bör man såväl i körkortsutbildningen som i skolans undervisning lägga större tyngd vid värdet av helnykterhet i trafiken (yrkande 3).

I motion T423 erinrar Tuve Skånberg m.fl. (kd) om att ett obligatoriskt halkprov ingår i kraven för körkort. Detta är vällovligt, menar motionärerna. Men med tanke på det stora antal trafikolyckor med personskada som orsakas av att föraren är påverkad av alkohol eller andra droger, borde körkortsaspiranterna också få bättre utbildning om riskerna med droger i trafiken. Vägverket bör ges i uppdrag att redovisa förslag om hur denna utökade utbildning bör vara utformad (yrkande 3).

Utskottets ställningstagande

Liksom i förra årets betänkande om körkortsfrågor (bet. 2000/01:TU12) förutsätter utskottet att regeringen i samband med beredningen av frågan om en ny körkortsutbildning överväger de frågor motionärerna aktualiserar beträff-

muntliga som skriftliga teoriprov variera från en ort till en annan. Mot den bakgrunden såg statsrådet inte någon anledning att vidta några åtgärder.

Liksom näringsministern anser utskottet det viktigt att körkortsaspiranter med olika funktionshinder inte i onödan utsätts för problem som har med själva provsituationen att göra. Men mot bakgrund av vad statsrådet i övrigt anfört finner utskottet inte att riksdagen behöver ta något initiativ med anledning av den nu aktuella motionen. Den avstyrks därför.

5.4 Trafiklärarutbildning

Utskottets förslag i korthet

Enligt utskottet finns det starka skäl för att trafiklärarutbildning skall bedrivas på högskolenivå. Frågan kommer emellertid att behandlas i samband med utarbetandet av ett nytt system för körkortsutbildning. Med denna motivering avstyrks en motion i ämnet.

Motionsförslag

I motion T463 av Kenth Skårvik m.fl. (fp) finns ett yrkande om ett system med licensierade trafikskollärare.

Utskottets ställningstagande

Enligt vad utskottet har inhämtat finns trafiklärarutbildning inom komvux på några orter. Utbildningstiden är 1 ½ år. Den som genomgått utbildningen måste godkännas av Vägverket för att kunna arbeta som trafiklärare. Tidigare – under några år i början av 1990-talet – bedrevs 80-poängsutbildning för trafiklärare vid tre högskolor. Men utbildningen lades ned, delvis som följd av osäkerhet om trafiklärarutbildningens framtida hemvist. Vägverket har i många år förordat att trafiklärarutbildningen skall förläggas till högskolan.

Utskottet har tidigare – t.ex. bet. 1999/2000:TU5 s. 69 – uttalat att det finns starka skäl för att trafiklärarutbildning skall bedrivas på högskolenivå. Med hänsyn till att denna fråga kommer att behandlas i samband med utarbetandet av ett nytt system för körkortsutbildning bör emellertid den nu behandlade motionen enligt utskottets mening inte föranleda något initiativ från riksdagens sida. Motion T463 (fp) avstyrks följaktligen.

6 Behörighetsfrågor m.m.

Utskottets förslag i korthet

Utskottet avstyrker motioner om sänkt åldersgräns för moped, traktor och buss samt om krav på körkort med högre behörighet för minibus.

6.1 Åldersgräns för moped

Motionsförslag

Enligt vad Rolf Gunnarsson (m) hävdar i motion T204 kan nuvarande åldersgräns på 15 år upplevas som orättvis och därmed locka till olovlig körning. Åldersgränsen bör i stället bestämmas till ingången av det kalenderår då man uppnår 15 års ålder, anser motionären.

Samma uppfattning redovisar Anita Sidén och Anne-Katrine Dunker (båda m) i motion T234. Är man mogen att få körkortstillstånd för bil vid 16 års ålder borde man, menar motionärerna, vara mogen att få köra moped under det år då man fyller 15 år. Motionärerna hänvisar också till att mopedförare är mer skyddade i trafiken än cyklisterna, eftersom de oftare är utrustade med hjälm.

Mopedkörning är ett steg på vägen mot frihet. Samtidigt är mopedkörning en säsongsbunden aktivitet. Detta innebär att de ungdomar som är födda på hösten eller vintern måste vänta ett år längre innan de får köra moped, jämfört med sina tidigare under året födda kamrater. Med dessa argument föreslås i motion T302 av Amanda Agestav (kd) att åldersgränsen för mopedkörning skall vara ingången av det kalenderår då man fyller 15 år.

Utskottets ställningstagande

För utskottets tidigare ställningstaganden till frågan om åldersgräns för mopedkörning kan hänvisas till två betänkanden (bet. 1995/96:TU2 och bet. 1998/99:TU9). Av dessa framgår att utskottet av trafiksäkerhetsskäl och med hänvisning till gällande regelverk inom EU avstyrkt likartade motionsyrkanden. Utskottet står kvar vid sin tidigare redovisade uppfattning och föreslår därför att riksdagen avslår motionerna T204 (m), T234 (m) och T302 (kd).

6.2 Åldersgräns för traktorkort

Utskottets förslag i korthet

Utskottet avstyrker ett motionsförslag om en generell sänkning av åldersgränsen för traktorkort.

Motionsförslag

I dag är åldersgränsen för körkort för traktor 16 år. Runar Patriksson (fp) anser att gränsen bör sänkas till 15 år. Förslaget, som läggs fram i motion T213, motiveras med att många ungdomar bygger om personbilar till s.k. A-traktorer. Därvid skaffar de sig hantverkskunnande, vilket i sin tur bidrar till engagemang över generationsgränserna. Med sänkt körkortsålder skulle teoriundervisningen kunna påbörjas i klass 8 under skolans fria aktivitetstimmar. Själva byggandet skulle sedan kunna komplettera teknikämnet i årskurserna 8 och 9. Detta skulle ge en god förberedelse inför övningskörning med bil fr.o.m. 16 års ålder och på så sätt bidra till ökad trafiksäkerhet.

Utskottets ställningstagande

Enligt 2 kap. 2 § körkortslagen (1998:488) får traktor med gummihjul köras på väg endast av den som har ett gällande körkort eller traktorkort, om inte körningen på väg avser en kortare sträcka för färd till eller från en arbetsplats eller mellan en gårds ägor eller för liknande ändamål. Traktorkort får enligt 3 kap. 16 § samma lag utfärdas för den som, såvitt nu är i fråga, har fyllt 16 år eller, om det finns särskilda skäl, 15 år.

Som framgår av refererad lagtext finns redan nu möjlighet att utfärda traktorkort för den som är 15 år. Utskottet är för sin del inte berett att förorda någon generell sänkning av åldersgränsen. Följaktligen avstyrks motion T213 (fp).

6.3 Åldersgräns för körkort för buss

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen bör avslå motionsförslag om sänkt ålder för behörighet att köra buss.

Motionsförslag

Enligt vad Anita Jönsson (s) redovisar i motion T415 finns förslag om införande av ett treårigt specialutformat gymnasieprogram för utbildning av bussförare. Enligt körkortslagen gäller en åldersgräns om 21 år för D-behörighet, dvs. behörighet att köra buss. Om gymnasieprogrammet införs kommer det med andra ord att uppstå ett tidsmässigt glapp mellan utbildningens avslutande och rätten att utöva bussföraryrket. Den som i stället väljer att bli last-

bilsförare kan påbörja sin yrkesutövning direkt efter skolan. Det råder på många håll stor brist på bussförare. Rekryteringen av denna yrkeskategori skulle enligt motionären underlättas om det i körkortslagen infördes ett undantag från 21-årsgränsen för elever som genomgått och blivit godkända på det specialutformade gymnasieprogrammet. Det finns, hävdar motionären, studier som visar att unga yrkesförare som genomgått yrkesförarutbildning inom gymnasieskolan inte innebär någon förhöjd olycksfallsrisk.

Också i motion Ub432 av Per Erik Granström (s) föreslås ett undantag från 21-årsgränsen. Enligt motionären har två EU-länder, Frankrike och Nederländerna, redan infört ett sådant undantag. Mot bakgrund av nuvarande och förväntad brist på bussförare bör Sverige följa dessa länders exempel.

Utskottets ställningstagande

Ett motionsyrkande av samma innebörd som de nu aktuella behandlades av utskottet under förra riksmötet. I sitt av riksdagen godkända betänkande (bet. 2000/01:TU12) erinrades (s. 14) om att 21-årsgränsen infördes i svensk lagstiftning som en konsekvens av EG:s körkortsdirektiv 91/439/EEG av den 29 juli 1991. Direktivet medger ingen nationell avvikelse. Utskottet sade sig förutsätta att regeringen skulle överväga frågan om sänkt åldersgräns i samband med pågående översyn inom EU av behörighetsfrågor. Denna översyn har, såvitt utskottet kunnat utröna, ännu inte resulterat i något konkret förslag.

I avvaktan härpå bör motionerna T415 (s) och Ub432 (s) inte föranleda någon åtgärd från riksdagens sida. Motionerna avstyrks följaktligen. Det kan tilläggas att Vägverket på utskottets förfrågan bekräftat uppgiften i den sistnämnda motionen (s) om att Frankrike och Nederländerna infört undantag från 21-årsgränsen, dock oklart på vilka formella grunder.

6.4 Krav på körkort med högre behörighet för minibuss

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen bör avslå en motion om krav på körkort med högre behörighet för minibuss; utskottet hänvisar till att Vägverket förutsätts även i fortsättningen följa utvecklingen av olyckor med sådana fordon.

Motionsförslag

I dag kan vem som helst hyra en minibuss och köra ett stort antal människor utan att ha någon vana vid att köra denna typ av fordon. Detta är inte rimligt, anser Rigmor Stenmark (c) och föreslår i motion T279 krav på D-behörighet för rätt att köra minibuss.

Utskottets ställningstagande

Motionsledes väckta förslag om särskilda behörighetskrav för förare av s.k. minibussar har tidigare behandlats och avstyrkts av utskottet. Av utskottets trafiksäkerhetsbetänkande våren 2000 (bet. 1999/2000:TU5 s. 68) framgår att olyckor där s.k. minibussar varit inblandade har fått stor uppmärksamhet, sannolikt sammanhängande med att antalet drabbade ofta varit stort vid sådana olyckor. Emellertid har Vägverket granskat denna typ av olyckor och inte funnit samband som skulle kunna motivera en särskild behörighet för minibussar. Samtidigt har utskottet förutsatt att Vägverket även fortsättningsvis följer utvecklingen och vid behov uppmärksammar regeringen på behovet av lagändringar. Utskottet finner inte anledning till ändrad ståndpunkt och avstyrker med hänvisning härtill motion T279 (c).

6.5 Spärrtid vid temporär återkallelse av körkort

Utskottets förslag i korthet

Den som är godkänd som handledare kan utöva uppsikt över privat övningskörning. För godkännande krävs bl.a. obrutet körkortsinnehav under den senaste femårsperioden. Enligt vad utskottet inhämtat bereds bl.a. frågan om detta krav på obrutet innehav inom Regeringskansliet. Med hänvisning härtill avstyrks motioner i ärendet. *Jämför reservation 4 (m).*

Motionsförslag

I två motioner kritiseras de regler som gäller rätten att vara handledare vid privat övningskörning.

Enligt vad Carl Erik Hedlund (m) anför i motion T262 är dessa regler inte anpassade till dagens samhälle, där tillgång till motorfordon är en i det närmaste livsnödvändig förutsättning för många hushåll. En temporär körkortsåterkallelse innebär därför ofta ett mångfaldigt större straff än böter. Riksdagen bör mot den bakgrunden besluta om nödvändiga ändringar i körkortslagen.

Inte heller Olle Lindström (m) anser att det femåriga förbudet mot att efter tillfällig körkortsåterkallelse vara handledare vid övningskörning står i rimlig proportion till den överträdelse, t.ex. för hög hastighet, som föranlett återkallelsen. I motion T346 föreslår han att spärrtiden förkortas till ett år.

Utskottets ställningstagande

Bestämmelser i ämnet finns i körkortslagen (1998:488). Av 4 kap. denna lag framgår att den som för att få körkort vill öva sig att köra t.ex. personbil skall ha uppnått 16 års ålder. Övningskörning skall ske under uppsikt av någon som har vana och skicklighet att köra fordon av det slag som övningskörning-

en avser. Sådan uppsikt får utövas endast av den som uppfyller vissa närmare angivna krav. Vid privat övningskörning skall handledaren bl.a. sedan minst fem år ha körkort för fordon av det slag som övningskörningen avser.

Den som t.ex. överträder vissa trafikbestämmelser kan enligt 5 kap. körkortslagen bli föremål för s.k. körkortsingripande, t.ex. i form av körkortsåterkallelse. Vid körkortsåterkallelse skall i vissa närmare fall bestämmas en tid inom vilken ett nytt körkort inte får utfärdas. Sådan s.k. spärrtid kan bestämmas till lägst en månad och högst tre år.

Av nu refererade regler följer att den som fått sitt körkort återkallat, t.ex. med en spärrtid om en månad, inte kan fungera som handledare vid privat övningskörning förrän fem år förflutit utan någon ytterligare körkortsåterkallelse.

Enligt vad utskottet inhämtat bereds för närvarande inom Regeringskansliet vissa frågor om ändringar i körkortslagstiftningen, bl.a. den som aktualiseras i de nu aktuella motionerna. Utskottet anser att resultatet av denna beredning bör avvaktas. Riksdagen bör därför avslå motionerna T262 (m) yrkandena 1 och 2 och T346 (m).

6.6 Körkortsadministrationens organisation och lokalisering

Utskottets förslag i korthet

Utskottet avstyrker en motion om lämplig lokaliseringsort för en eventuellt centraliserad körkortsadministration.

Motionsförslag

Enligt vad Lilian Virgin (s) anför i motion T427 har en utredning visat att handläggningen av körkortsärenden – som i dag ligger på länsstyrelserna – skulle kunna centraliseras. Motionären anser att en sådan centraliserad verksamhet med fördel skulle kunna lokaliseras till Gotland.

Utskottets ställningstagande

Utredningen om körkortsingripanden överlämnade i april 2000 betänkandet Körkortsingripanden (SOU 1998:26). Enligt vad utskottet inhämtat är beredningen av betänkandet ännu inte slutförd. Utskottet är för närvarande inte berett att uttala sig om vare sig lämpligheten av en centraliserad körkortsadministration eller valet av lokaliseringsort för en sådan administration. Motion T427 (s) avstyrks.

7 Fordonsfrågor

7.1 Åtgärder mot pisksnärtsskador

Utskottets förslag i korthet

Utskottet anser att pisksnärtsskador är ett stort trafiksäkerhetsproblem. Med hänvisning till att berörda aktörer förutsätts verksamt arbeta för att begränsa detta problem, avstyrks en motion i frågan.

Bakgrund

Så kallade pisksnärtsskador är skador i nacken till följd av påkörning bakifrån men även t.ex. vid frontalkollisioner. Enligt beräkningar inträffar årligen ca 16 000 olyckor som leder till sådana skador. Av de drabbade får 2 000 personer kroniska – mer eller mindre invalidiserande – besvär.

Motionsförslag

Pisksnärtsskador är ett växande problem, som uppgår till stora belopp för samhället, sägs det i motion T252 av Barbro Feltzing (mp). Enligt vad som sägs i motionen skulle omkring hälften av dem som bedömts ha bestående men kunna bli återställda med nya behandlingsmetoder, baserade på forskningsrön i Australien. Sådan forskning borde bedrivas även i Sverige och komma svenska patienter till del, anser hon. Vidare borde staten – eller försäkringsbolagen – ansvara för att efterfrågan på fordon med högre skyddsnivå i fråga om pisksnärtsskador stimuleras genom ekonomiska incitament.

Utskottets ställningstagande

Utskottet konstaterar att pisksnärtsskador utgör ett stort trafiksäkerhetsproblem. Det är därför angeläget att verksamma åtgärder vidtas för att såväl minska uppkomsten av denna skadetyper, som förbättra rehabiliteringen av skadade.

En delvis likalydande motion behandlades av riksdagen våren 2000. Utskottet uttalade då (bet. 1999/2000:TU5) att det inte torde ankomma på riksdagen att, som motionären föreslog, ta ställning till frågor om hur bilköparna genom ekonomiska incitament skulle uppmuntras att efterfråga bilar med bättre säkerhet i detta avseende. Utskottet vidhåller denna uppfattning.

Inte heller är det riksdagens sak att avgöra vilken forskning som skall bedrivas eller vilka behandlingsmetoder som skall användas. Utskottet förutsätter i stället att berörda aktörer – såsom myndigheter, försäkringsbolag och fordonstillverkare – verksamt arbetar för att begränsa problemet med pisksnärtsskador.

Med det sagda avstyrker utskottet motionen.

7.2 Vinterdäck för tunga fordon

Utskottets förslag i korthet

Krav på vinterdäck även för tunga fordon kan vara ett sätt att öka trafiksäkerheten, anser utskottet, som emellertid avstyrker en motion om detta med hänvisning till Vägverkets ansvar på området. *Jämför reservation 5 (m, kd).*

Bakgrund

Enligt trafikförordningen (1998:1265) skall personbil, lätt lastbil och buss med en totalvikt av högst 3,5 ton samt släpvagn som dras av sådant fordon vara försedda med vinterdäck eller likvärdig utrustning under tiden den 1 december – den 31 mars när vinterväglag råder. Med vinterdäck avses däck som är framtagna särskilt för vinterkörning.

Frågan om det i Sverige bör finnas ett krav på vinterdäck även för tunga fordon har utretts av Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI). Resultatet av studien visar att det inte finns entydiga argument för att införa ett sådant krav. Enligt VTI borde däck för tunga fordon kunna utvecklas så att de får samma väggrepp som däck till lätta fordon. I studien har även s.k. sajpade däck (däck med tvärgående snitt i slitbanan) testats för att utröna om sådana bidrar till goda glidfriktionsegenskaper.

Motionsförslag

Kravet på vinterdäck gäller bara för personbilar, men däremot inte för tunga fordon, påpekas det i motion T423 av Tuve Skånberg m.fl. (kd). Motionärerna har noterat att VTI inte entydigt förordar vinterdäck på tunga fordon – både svenska och utländska – som en metod att förbättra trafiksäkerheten. De anser att sajpade däck – med stort mönsterdjup och goda friktionsegenskaper – har vissa fördelar och att riksdagen bör uttala sig för sådan typ av däck.

Utskottets ställningstagande

I likhet med motionärerna anser utskottet att det är nödvändigt med ett bra väggrepp i vinterväglag för tunga fordon. Utskottet utgår från att Vägverket i fortsättningen noga följer frågan och tar initiativ till de åtgärder som bedöms erforderliga. Med hänvisning till det anförda avstyrker utskottet motionen i berörd del.

7.3 Säkerhet i buss och minibuss

Utskottets förslag i korthet

Ökad säkerhet i såväl buss som minibuss är en angelägen trafiksäkerhetsfråga, anser utskottet. Motioner som rör säkrare utgång i sådana fordon avstyrks med hänvisning till genomförda ändringar i EG-direktiv och det säkerhetsarbete som bedrivs inom fordonsbranschen.

Bakgrund

Bestämmelser om fordons utformning och utrustning beslutas gemensamt inom ramen för det EG-rättsliga systemet. Genom enhetliga regler underlättas den fria handeln över medlemsländernas gränser, dvs. genomförandet av den inre marknaden.

För *personbil* m.m. finns ett grundläggande dokument direktiv 70/156/EEG om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om typgodkännande av motorfordon och släpvagnar till dessa, med ändringar. Grundläggande krav anges i fråga om säkerhet och miljö. Så kallad minibuss har en totalvikt understigande 3,5 ton och räknas därför som personbil.

För *buss* gäller direktivet om typgodkännande för buss, som antogs hösten 2001. Grundläggande krav anges i fråga om säkerhet och tillgänglighet.

Säkerhetskraven är olika för bussar för tätorts- respektive landsvägstrafik. De omfattar bl.a. sidostabilitet, belastningsfördelning, lastningsförutsättningar, skydd mot brandfara, hållfasthet hos karosseristommen, passagerarutrymme, passagerarantal, på- och avstigningsdörrar, säten, innerbelysning och bestämmelser om nödutgångsdörrar, nödutgångsluckor och takluckor. Nya säkerhetskrav gäller förbättringar i dörrar och klämskydd, nödutgångar, mittgång och invändiga trappor. Andra gäller brandskydd i motorrum och elsystem. Även kraven på bussars stabilitet ökas; en buss skall kunna luta i 28 graders vinkel utan att välta. För landsvägsbussar krävs en extra hållfast kaross, vilket ökar passagerarnas chans att överleva om bussen skulle slå runt.

Tillgänglighetskraven, som främst syftar till att underlätta för funktionshindrade, är obligatoriska för tätortsbussar. För övriga typer av bussar kan ett medlemsland välja vilken grad av tillgänglighet som skall gälla nationellt. Kraven gäller bl.a. nigningsystem, fotsteg och reserverade sittplatser. Rullstolsburna skall kunna ta sig från bussens utsida till en särskild plats ombord. För påstigning med rullstol på bussen skall det finnas lyftanordning och ramp, och ombord på bussen skall det finnas fasthållnings- eller stödanordning för rullstolen.

Inom en rad olika internationella samarbetsorgan pågår arbete med syfte bl.a. att få fram säkrare fordon.

Ett exempel är EEVC (The European Experimental Vehicles Committee), med uppgift att samordna existerande och föreslagna tekniska aktiviteter i ett

internationellt program för bilsäkerhet. I kommittén ingår myndighetsrepresentanter från sex länder, däribland Sverige. Europeiska kommissionen ingår som observatör och står för en stor del av finansieringen av olika projekt.

Ett annat exempel är EuroNCAP (the European New Car Assessment Programme), vars syfte är att förse bilkonsumenter med realistisk och oberoende värdering av säkerheten hos några av de mest sålda bilmärkena i Europa. Bakom organisationen står ett antal europeiska trafikmyndigheter samt motor- och konsumentorganisationer i varje EU-medlemsland.

Motionsförslag

Möjligheten till utrymning av bussar vid olyckor måste ökas, anförs i motion T401 av Lars Lilja och Rinaldo Karlsson (båda s). Bussar bör förses med ett antal nödutgångar i form av takluckor, anser motionärerna. Likaså bör bussförarna sitta mer skyddade på sin förarplats; en berusad eller desperat person kan ställa till en katastrof om förarplatsen är oskyddad, sägs det.

Minibussar är involverade i många trafikolyckor, framhåller Rigmor Stenmark (c) i motion T279. Hon påminner om att vissa minibussar är utformade så att de kan bli fällor vid en olycka. Därför bör det finnas krav på att minibussar skall ha dörrar på varje sida och baktill.

Utskottets ställningstagande

Utskottet kan konstatera att ett EG-direktiv nyligen har beslutats som innebär en förstärkt säkerhet i buss. Enligt vad utskottet har erfårit har svenska buss-tillverkare redan infört många av de nya kraven. Motion T401 (s) torde därmed bli tillgodosedd.

Olyckor där s.k. minibussar varit inblandade får ofta stor uppmärksamhet. Bidragande orsak torde vara att antalet drabbade många gånger har varit stort, liksom att det i flera fall har rört sig om barn eller ungdomar. Det kan, menar utskottet, finnas skäl att närmare överväga om säkerheten för sådan typ av fordon kan höjas. Dörrkonstruktionen, som för passagerarna ofta löper på glidskenor, är en sådan faktor som kan behöva beaktas. Utskottet utgår från att regeringen uppmärksammar denna fråga och vid behov tar erforderligt initiativ inom ramen för EU-arbetet. Syftet med motion T279 (c) blir med det sagda tillgodosett.

Av det anförda följer att något initiativ från riksdagens sida inte är erforderligt. Motionerna avstyrks därför.

7.4 Navigeringssystem för tvåvåningsbuss

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen bör avslå motionsförslag om navigeringssystem för s.k. högbyggda bussar med hänvisning till pågående utvecklingsarbete.

Motionsförslag

Tvåvåningsbussar är föremål för ett krav i motion T436 av Per Landgren (kd). Sådana bussar bör utrustas med ett navigeringshjälpmedel i form av en GPS-mottagare och en handdator för att undvika olyckor vid färd under låga broar, vägportar eller andra hinder i höjdlid. Motionären hänvisar till att GPS-mottagare i dag används inom sjöfarten för att navigera runt kobbar och skär. En snabbutredning om införande av sådan utrustning inom hela EU begärs.

Utskottets ställningstagande

Utskottet ansluter sig till uppfattningen om behovet av ökad säkerhet för s.k. högbyggda bussar. Enligt vad utskottet har erfart pågår ett arbete med s.k. digitala kartor i syfte att de skall kunna bli användbara även för att varna för broar m.m. Utskottet utgår från att regeringen uppmärksammar frågan inom ramen för samarbetet i EU. Med det sagda avstyrks motionen.

7.5 A-traktorer

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen bör avslå motionsförslag som går ut på att den konstruktiva hastigheten bör höjas för s.k. A-traktorer. Utskottet hänvisar till trafiksäkerhetsskäl.

Bakgrund

En s.k. A-traktor är en serietillverkad bil, som har byggts om till traktor enligt en viss godkänd princip. Beräknad konstruktiv körhastighet får uppgå till högst 30 km/tim. Uppmätt maximal körhastighet får uppgå till högst 30 km/tim + 10 %. Dessa båda begränsningar kontrolleras vid registreringsbesiktningen. För att kunna åstadkomma begränsningarna måste vanligtvis de högsta växellåda spärras och/eller en extra nedväxlingsanordning monteras mellan växellåda och drivhjul. Begränsning genom strypning i insugningsrör eller förgasare godkänns inte. Även begränsning av gasreglaget rörelse är en otillåten åtgärd.

Motionsförslag

De många ungdomar som har A-traktorer som hobby ägnar i många fall hela sin fritid åt denna hobby, omtalas det i motion T228 av Jeppe Johnsson och Maud Ekendahl (båda m). Ett problem är att A-traktorer bara får gå högst 30 km/tim på motorns maxvarv. Eftersom detta innebär både onödigt hög bensinförbrukning och ett mycket hårt slitage på motorn frestas många att fuska för att kunna köra mer skonsamt – och därmed fortare – med sina fordon. Motionärerna förespråkar en höjning av den konstruktiva hastigheten till 50–60 km/tim; den tillåtna hastigheten bör dock även i fortsättningen vara högst 30 km/tim, anförs det.

Utskottets ställningstagande

Utskottet vill erinra om att reglerna om konstruktiv hastighet för s.k. A-traktorer har tillkommit av trafiksäkerhetsskäl. Mot den bakgrunden är utskottet inte berett att förorda någon ändring. Motionen bör sålunda avslås.

7.6 Fordonsägares ansvar vid utlåning av fordon

Utskottets förslag i korthet

Med hänvisning till att regeringen förutsätts överväga den i en motion aktualiserade frågan om fordonsägares ansvar vid utlåning av fordon avstyrks motionen. *Jämför reservation 6 (v, c).*

Bakgrund

En fordonsägares ansvar skiljer sig beroende på om överträdelsen av en bestämmelse är kriminaliserad eller inte. Enligt lagen (1976:206) om felparkeringsavgift har fordonsägaren ansvar för fordonet, oavsett vem som har gjort sig skyldig till en felparkering. Enligt trafikförordningen (1998:1276) är ägaren av ett fordon skyldig att se till att fordonet inte brukas i strid mot bestämmelserna i den förordningen. När någon annan brukar fordonet gäller ägarens ansvar endast vid vissa, i förordningen angivna bestämmelser om fordons- och släpvagnsvikt m.m.

Frågan om ett straffrättsligt bilägaransvar har berörts i Polisverksamhetsutredningens delbetänkande Mot ökad koncentration – förändring av polisens arbetsuppgifter (SOU 2001:87). Där sägs beträffande automatisk hastighetsövervakning att det fortfarande finns vissa hinder för ett effektivt utnyttjande av en sådan metod. Det hänvisas till uppgifter från Rikspolisstyrelsen, enligt vilka endast ca 77 % av antalet registrerade överträdelser lagförs; skälet är att föraren på ett eller annat sätt inte kan identifieras. En lösning på detta problem, fortsätter utredningen, skulle kunna vara att införa ett straffrättsligt bilägaransvar för förseelsen. Mot detta talar emellertid att en sådan konstrukt-

ion inte torde vara förenlig med svensk rättstradition på området, anføres det vidare; utredningen drar slutsatsen att åtgärden därmed inte är genomförbar.

Motionsförslag

För att rätt person skall kunna ställas till ansvar för ett trafikbrott måste det finnas möjlighet att identifiera föraren, sägs det i motion T251 av Gunnel Wallin och Margareta Andersson (båda c). De anser att det i trafikförordningen bör införas ett ansvar för underlåtelse att tala om vem ägaren lånat ut fordonet till. Regler av sådan innebörd finns enligt motionärerna både i Norge och Danmark.

Utskottets ställningstagande

Utskottet delar motionärernas uppfattning att det är angeläget att ansvar kan utkrävas vid brott mot trafikbestämmelserna. Som framgår föreslår motionärerna inte ett ägaransvar utan i stället en uppgiftsskyldighet, som går ut på att fordonsägaren skall åläggas att uppge till vem han eller hon har lånat ut sin bil. Utan att ta ställning i sak till förslaget förutsätter utskottet att regeringen överväger den av motionärerna aktualiserade frågan. Utskottet anser att något särskilt uttalande från riksdagens sida inte är erforderligt. Med det anförda avstyrks motionen i nu berörd del.

7.7 Fordonsskyltning

Utskottets förslag i korthet

Regeringen förutsätts överväga den motionsvis väckta frågan om fordonsskyltning för en ökad möjlighet att identifiera fordon; med hänvisning härtill avstyrks det berörda motionsförslaget.

Bakgrund

Enligt förordningen (2001:650) om vägtrafikregister skall en registrerings skylt placeras såväl framtill som baktill på en bil, framtill på en traktor, ett motorredskap och ett terrängfordon samt baktill på en motorcykel, en moped klass I och ett släpfordon. Registreringsskyltarna skall vara väl synliga och hållas i sådant skick att de lätt kan avläsas. Under färd får last eller annat inte placeras så att skyltarna inte går att avläsa.

Motionsförslag

Det finns en tendens att förare söker försvåra identifieringen av fordon i trafik, hävdas det i motion T251 av Gunnel Wallin och Margareta Andersson (båda c). En orsak kan vara de nyare metoder som används för att kontrollera regelefterlevnaden. Krav på att fordon skall förses med väl synliga registre-

ringsskyltar både bak och fram vore ett sätt att lösa problemet, anser motionärerna.

Utskottets ställningstagande

Utskottet konstaterar att den av motionärerna aktualiserade frågan har samma syfte som det i det föregående behandlade motionsförslaget om införande av en skyldighet för fordonsägaren att uppge till vem fordonet är utlånat. I båda fallen handlar det sålunda om att öka möjligheten till lagföring vid överträdelse av trafikbestämmelserna. Utskottet, som instämmer med motionärerna om de problem som finns, förutsätter att regeringen överväger frågan. Något initiativ från riksdagens sida är inte påkallat, varför motionen avstyrks i aktuell del.

7.8 EU:s gemenskapmodell för skyltning

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen bör avslå en motion om en övergång till EU:s s.k. gemenskapmodell för fordonsskyltning med hänvisning till pågående beredningsarbete.

Bakgrund

Enligt förordningen (2001:650) om vägtrafikregister skall ett registrerat fordon, som används utomlands, baktill vara försett med ett nationalitetsmärke. Enligt förordningen (1987:27) om fordon i internationell vägtrafik i Sverige skall varje registrerat fordon baktill ha ett nationalitetsmärke som visar i vilken stat fordonet är registrerat.

Till grund för de svenska reglerna ligger bl.a. den s.k. Wienkonventionen från år 1968. Konventionen har ratificerats av tio EU-länder och undertecknats av tre.

En registreringsskylt av s.k. gemenskapmodell har utformats efter en resolution i Europaparlamentet år 1988. I resolutionen krävdes att EU:s symbol skulle finnas med på registreringsskyltar i syfte att öka medborgarnas medvetenhet om EU-gemenskapen. En del av skylten upptar nationalitetsmärket, omgivet av EU:s stjärnring. Märket uppfyller emellertid inte kraven i Wienkonventionen, vilket innebär att det egentligen inte skulle kunna godtas av de länder som anslutit sig till konventionen. Dock har i en särskild rådsförordning (2411/98/EG) fastslagits att de medlemsstater som kräver att fordon som är registrerade i en annan medlemsstat skall vara försedda med registreringsskylt skall erkänna nationalitetsmärke som visas längst till vänster på registreringsskylten.

Motionsförslag

Som EU-land bör Sverige använda samma blåa nationalitetsbeteckningar på nummerplåtarna som övriga EU-länder använder, sägs i motion T260 av Bertil Persson (m). Regeringen bör lägga fram ett förslag om en övergång till EU:s nationalitetsbeteckningar på våra bilar, anser motionären som samtidigt finner att avtalet om vita, ovala nationalitetsbeteckningar bör sägas upp.

Utskottets ställningstagande

Enligt vad utskottet har inhämtat är den i motionen aktualiserade frågan om möjligheten att ha nationalitetsbeteckningen enligt EU:s gemenskapsmodell under beredning inom Vägverket. Något frånträdande av Wienkonventionen anses, enligt uppgift, inte behövlig. Mot bakgrund av det anförda avstyrks motionen.

7.9 Skylt om ny körkortshavare

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen bör avslå en motion om fordonsskylt om att föraren är ny körkortshavare; utskottet förutsätter att regeringen tar det initiativ som bedöms lämpligt.

Motionsförslag

För att varna medtrafikanterna om att en ny körkortshavare inte är rutinerad bör det finnas en skyldighet att sådana förare under ett års tid skall ha en skylt på sitt fordon med texten "Nytt körkort". Detta förslag framförs i motion T423 av Tuve Skånberg m.fl. (kd). Sådana krav ställs i vissa andra länder, t.ex. Storbritannien, påpekar motionärerna.

Utskottets ställningstagande

Utskottet förutsätter att regeringen överväger den av motionärerna aktualiserade frågan i arbetet med att uppnå trafiksäkerhetsmålen. Något initiativ från riksdagens sida anser utskottet inte vara erforderligt. Mot denna bakgrund avstyrks motionen i här aktuell del.

7.10 Fordonsvikt

Utskottets förslag i korthet

Ett motionsförslag om en ändring av regelverket för fordonsvikter vid användning av släpfordon avstyrks med hänvisning till att regeringen förutsätts att följa frågan och – om det anses befogat av trafiksäkerhetsskäl – inom EU-arbetet verkar för en ändring i enlighet med motionsförslaget. *Jämför reservation 7 (m).*

Bakgrund

Körkortsbestämmelser

I 2 kap. 5 § körkortslagen (1998:488) anges bestämmelserna avseende förarbehörigheten B. Förutom terrängvagn och vissa motorredskap gäller denna behörighet personbil med totalvikt av högst 3,5 ton och lätt lastbil samt ett lätt släpfordon som är kopplat till sådana bilar. I registreringsbevis och besiktningssunderlag för personbilar och lätta lastbilar anges den högsta totalvikt ett släpfordon får ha för att dragbilen skall få köras med körkortsbehörighet B. De svenska reglerna är i överensstämmelse med rådets direktiv 91/439/EEG med ändringar.

Fordonsbestämmelser

Tidigare tillämpades nationella regler för typgodkännande av motorfordon. Gemensamma regler infördes 1993 genom EG:s direktiv om typgodkännande av motorfordon och släpvagnar till dessa fordon (direktiv 70/156/EEG). Ursprungligen var tillämpningen frivillig för medlemsländerna, men år 1996 ersatte direktivet alla nationella bestämmelser om typgodkännanden för nya modeller av personbilar. Sedan år 1998 skall alla personbilar som registreras första gången vara EG-typgodkända. Motorfordon skall uppfylla vissa såväl tekniska som miljömässiga krav.

Enligt lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner är ett lätt släpfordon antingen ett släpfordon med en totalvikt av högst 750 kg eller också ett släpfordon med en totalvikt över 750 kg under förutsättning att denna inte överstiger dragfordonets tjänstevikt och att dragfordonets och släpfordonets sammanlagda totalvikt inte överstiger 3,5 ton.

Motionsförslag

Reglerna för dragvikter för bil- och släpvnagskombinationer innebär att fordonsföraren i många fall tvingas använda ett från trafiksäkerhetssynpunkt sämre fordon vid användande av släpkärra, anförs i motion T420 av Jan-Evert Rådström och Lars Björkman (båda m). För att komma ned under den totalt tillåtna tågvikten måste man välja en mindre bil, med mindre bromssystem och sämre stabilitet. De anser att reglerna för släpvnagskombinationer snarast

bör ändras och hävdar att reglerna inte är en fråga för gemenskapslagstiftning, utan kan ändras på nationell nivå.

Utskottets ställningstagande

Den av motionärerna aktualiserade frågan berör två lagstiftningsområden, fordonslagstiftningen och körkortslagstiftningen. Det räcker med behörigheten B för att köra personbil eller lätt lastbil med ett lätt släpfordon. Vid byte av bil eller släpfordon kan emellertid viktförhållandena ändras så att det krävs körkort med behörigheten BE.

Utskottet har behandlat regelverket för fordonsvikter tidigare; senaste gången var våren 2001 (bet. 2000/01:TU9). Vid detta tillfälle instämde utskottet i vad motionärerna hade påtalat om att utvecklingen av fordon har förändrat sammansättningen av fordonsparken och därmed möjligheterna att dra släpvagnar. Utvecklingen mot mindre och mer energisnåla fordon med god prestanda har också inneburit att regeln om att släpvagnens totalvikt inte får vara högre än bilens tjänstevikt ibland upplevs som en begränsning. Utskottet ansåg sålunda att det var viktigt att regelverket för fordonsvikter främjar en utveckling av ändamålsenliga och trafiksäkra transporter. Det bedömdes angeläget att de aktuella bestämmelserna följs upp med hänsyn till den fordonstekniska utvecklingen och nya forskningsrön. Utskottet förutsatte att Vägverket inom ramen för sitt sektorsansvar skulle ta initiativ till en översyn av bestämmelserna om fordonsvikter. Vidare hänvisade utskottet till en motsvarande översyn inom EU av rådande regelverk. Utskottet utgick också från att Sverige aktivt skulle verka inom EU för utvecklingen av ändamålsenliga fordons- och körkortsregler. Med hänvisning till det anförda avstyrktes motionen.

Som redovisas i den nu aktuella motionen kan regelverket även leda till att mindre bilar måste användas för att man skall komma ned under den totalt tillåtna tågvikten. Samtidigt gäller att en generell höjning av den maximalt tillåtna totalvikten kan ge trafiksäkerhetsmässiga nackdelar. Utskottet anser att det inte bör ankomma på riksdagen att bedöma och lägga fast vilka viktgränser som är lämpligast för olika typer av fordonskombinationer. Utskottet förutsätter i stället att regeringen noga följer frågan och – om det anses befogat av trafiksäkerhetsskäl – inom EU verkar för en ändring i enlighet med motionsförslaget. Med det sagda avstyrks motionen.

Reservationer

Utskottets förslag till riksdagsbeslut och ställningstaganden har föranlett följande reservationer. I rubriken anges inom parentes vilken punkt i utskottets förslag till riksdagsbeslut som behandlas i avsnittet.

1. Uppgift om parkeringsavgift (punkt 6)

av Tom Heyman (m), Lars Björkman (m), Jan-Evert Rådström (m) och Elizabeth Nyström (m).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att utskottets förslag under punkt 6 borde ha följande lydelse:
Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som framförs i reservation 1. Därmed bifaller riksdagen motion 2001/02:T256.

Ställningstagande

Det bör – såsom sägs i motion T251 (m) – bli möjligt att gallra en personidentifierbar uppgift om felparkering i vägtrafikregistret omedelbart efter det att avgiften har erlagts av den betalningsskyldige. Gällande lagstiftning föreskriver nämligen att sådana uppgifter behövs för kontroll av att dels felparkeringsavgifter betalas, dels influtna medel redovisas. Det kan dock inte finnas något allmänt intresse av att bevara uppgifter om felparkering. Förseelsen är att betrakta som synnerligen ringa samtidigt som det finns risk för att förekomsten av sådana uppgifter uppmuntrar ett intresse av att ta fram och publicera dem. För kontroll av att influtna medel redovisas torde det räcka med antals- och summamässig kontroll och därmed avidentifierade uppgifter.

2. Flyttning av fordon (punkt 7)

av Johnny Gylling (kd), Tom Heyman (m), Lars Björkman (m), Tuve Skånberg (kd), Jan-Evert Rådström (m) och Elizabeth Nyström (m).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att utskottets förslag under punkt 7 borde ha följande lydelse:
Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som framförs i reservation 2. Därmed bifaller riksdagen motion 2001/02:T303.

Ställningstagande

Stillastående fordon, som har placerats i motorvägens utryckningsfil, dvs. vägrepen till höger om körfälten, utgör en risk för trafikolyckor. Till skillnad

från t.ex. gående och cyklister, som omedelbart brukar avvisas om de påträffas på en motorväg, kan fordon som placeras i vägrenen tillåtas stå kvar i veckor, t.o.m. månader innan de flyttas. Möjligheten att flytta övergivna fordon finns i flera lagar. Gemensamt för lagstiftningen är emellertid att det skall föreligga en *risk* för att fordonet utgör en fara. Enligt uppgift från berörda myndigheter föranleder en sådan riskbedömning i praktiken ofta att beslut om flyttning fördröjs eller uteblir. Dessutom tycks förhållandena variera mellan olika delar av landet. Lösningen på problemet är att den särskilda riskbedömningen görs överflödigt genom att det i lagstiftningen slås fast att det åligger ansvarig myndighet att tillse att fordonet flyttas skyndsamt och inte senare än 12 timmar från det att fordonet påträffats.

3. Väntetidsproblemet (punkt 15)

av Tom Heyman (m), Lars Björkman (m), Kenth Skårvik (fp), Jan-Evert Rådström (m) och Elizabeth Nyström (m).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att utskottets förslag under punkt 15 borde ha följande lydelse:

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som framförs i reservation 3. Därmed bifaller riksdagen motionerna 2001/02:T201, 2001/02:T233 och 2001/02:T335 samt avslår motionerna 2001/02:T403, 2001/02:T404 och 2001/02:T469 yrkande 4.

Ställningstagande

I tre motioner, T201 (m), T233 (m) och T335 (m) framförs kritik mot de långa väntetiderna för avläggande av körkortsprov. I stora delar av landet är väntetiderna mycket långa. Att som i vissa fall tvingas vänta upp till fyra månader är oacceptabelt och långt från det mål som Vägverket självt satt upp, tre veckor. Väntetiderna drabbar inte bara den enskilde körkortsaspiranten i form av ökade kostnader och besvikelse; en kommun med mycket långa väntetider lockar knappast ungdomar till sig eller får dem att stanna kvar. Som föreslås i motion T335 (m) bör regeringen ge Vägverket i uppdrag att organisera sin förarprovsavdelning på ett sådant sätt att väntetiderna kortas. I sammanhanget avvisar vi Vägverkets försök att delvis åtgärda problemet genom att medvetet förlänga väntetiderna för de körkortsaspiranter som misslyckats i tidigare prov. Om inte Vägverket klarar av sin uppgift bör, som förordas i motion T201 (m), andra lösningar prövas. Till dessa hör en avveckling av provmonopolet.

4. Spärrtid vid temporär återkallelse av körkort (punkt 25)

av Tom Heyman (m), Lars Björkman (m), Jan-Evert Rådström (m) och Elizabeth Nyström (m).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att utskottets förslag under punkt 25 borde ha följande lydelse:

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som framförs i reservation 4. Därmed bifaller riksdagen motionerna 2001/02:T262 och 2001/02:T346.

Ställningstagande

Den som vill fungera som handledare vid privat övningskörning måste ha haft körkort under en oavbruten period om fem år. Dessa stränga regler står enligt vår uppfattning i vissa fall inte i rimlig proportion till det regelbrott, t.ex. hastighetsöverträdelse, som kan ha föregått ett återkallelsebeslut. Som anförs i motion T262 (m) är reglerna inte anpassade till dagens samhälle, där tillgång till motorfordon är en i det närmaste livsnödvändig förutsättning för många hushåll. Det bör också beaktas att spärrtiden på fem år inte bara drabbar körkortshavaren; också körkortsaspiranten får problem och kanske tvingas att till hög kostnad anlita en trafikskola. I slutändan blir det en ekonomisk belastning för hela familjen. I likhet med motionärerna anser vi att regeringen i samband med pågående översyn av körkortsanstaltstiftningen bör överväga en ändring av bestämmelserna, innebärande att en körkortshavare i vissa fall skall kunna fortsätta sitt handledarskap efter temporär körkortsåterkallelse.

5. Vinterdäck för tunga fordon (punkt 28)

av Johnny Gylling (kd), Tom Heyman (m), Lars Björkman (m), Tuve Skånberg (kd), Jan-Evert Rådström (m) och Elizabeth Nyström (m).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att utskottets förslag under punkt 28 borde ha följande lydelse:

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som framförs i reservation 5. Därmed bifaller riksdagen motion 2001/02:T423 yrkande 8.

Ställningstagande

Såsom påpekas i motion T423 (kd) gäller i Sverige ett påbud i fråga om vinterdäck för personbilar men däremot inte för tunga fordon. Det finns emellertid skäl att överväga frågan om obligatorisk användning av vinterdäck även för tunga fordon – både svenska och utländska – under den period då vinterväglag brukar råda. Genom ett tillkännagivande till regeringen av denna innebörd blir motionen tillgodosedd i nu aktuell del.

6. Fordonsägares ansvar vid utlåning av fordon (punkt 32)

av Sven Bergström (c), Karin Svensson Smith (v) och Stig Eriksson (v).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att utskottets förslag under punkt 32 borde ha följande lydelse:

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som framförs i reservation 6. Därmed bifaller riksdagen motion 2001/02:T251 yrkande 3.

Ställningstagande

De viktigaste metoderna för att nollvisionen skall kunna nås är – som påpekas i motion T251 (c) – bilbältesanvändning, anpassad hastighet och nyktra förare. För att kunna ställa rätt person till ansvar vid trafikbrott krävs det möjlighet att identifiera föraren. Det finns svårigheter att klara detta, t.ex. när det handlar om en motorcykelförare som har lånat fordonet. I Norge och Danmark har man löst detta genom att fordonsägaren är skyldig att uppge till vem denne har lånat ut sitt fordon. Även i Sverige bör en regel införas, t.ex. i trafikförordningen, som går ut på att underlåtenhet att tala om till vem fordonsägaren har lånat ut ett fordon till beivras.

7. Fordonsvikt (punkt 36)

av Tom Heyman (m), Lars Björkman (m), Jan-Evert Rådström (m) och Elizabeth Nyström (m).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att utskottets förslag under punkt 36 borde ha följande lydelse:

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som framförs i reservation 7. Därmed bifaller riksdagen motion 2001/02:T420.

Ställningstagande

Reglerna om dragvikter för bil- och släpvagnskombinationer bör snarast ändras så att de blir anpassade till moderna bilar. Reglerna innebär nämligen att fordonsförare måste använda ett från trafiksäkerhetssynpunkt sämre dragfordon vid användande av släpfordon. Enligt 2 kap. 5 § körkortslagen (1998:488) avser förarbehörigheten B personbil med en totalvikt av högst 3,5 ton och lätt lastbil samt enbart ett lätt släpfordon kopplat till sådana bilar. Med lätt släpfordon avses dels släpfordon med en totalvikt av högst 750 kg, dels släpfordon med en totalvikt över 750 kg, under förutsättning att totalvikten inte överstiger dragfordonets tjänstevikt och att släpfordonets sammanlagda totalvikt inte överstiger 3,5 ton. Om bilen väger över 3,5 ton måste man alltså utgå från släpfordonets totalvikt vid beräkning av om man får koppla släpfordonet till bilen. Detta innebär att man inte ens får dra ett tomt släpfordon om dess registreringsbevis visar att bilens tjänstevikt och släpfordonets

totalvikt överstiger 3,5 ton. Ofta blir konsekvensen att man måste välja en mindre bil för att dra släpfordonet. Samtidigt har en mindre bil många gånger ett mindre effektivt bromssystem och kan vara mindre stabil.

Särskilda yttranden

Utskottets beredning av ärendet har föranlett följande särskilda yttranden. I rubriken anges inom parentes vilken punkt i utskottets förslag till riksdagsbeslut som behandlas i avsnittet.

1. Åldersgräns för traktorkort (punkt 22)

Kenth Skårvik (fp) anför:

Som sägs i motion 2001/02:T213 (fp) kan det inte anses trafikfarligt att framföra traktor med maximalt 30 km/tim som toppfart; snarare innebär detta ett inlärande av teori och ett tekniskt kunnande för att kunna framföra motorfordon på allmän väg. I Sveriges glesbygd är traktorn ett arbetsredskap men också ett transportmedel för hela familjen. Ett problem är att åldersgränsen för körkort för traktor är 16 år. Denna gräns bör sänkas till 15 år. Anledningen är att teoriundervisningen då kan påbörjas i årskurs 8 under skolans fria aktivitetstimmar. Själva körkortet kunde då tas under det nionde skolåret. Detta vore ett bra led i arbetet för en förbättrad trafiksäkerhet.

2. EU:s gemenskapsmodell för skyltning (punkt 34)

Kenth Skårvik (fp) anför:

Sverige bör ha möjlighet använda samma blå nationalitetsbeteckning på nummerplåtarna som övriga EU-länder använder. Det är också angeläget att nuvarande avtal om vita, ovala nationalitetsbeteckningar sägs upp.

BILAGA

Förteckning över behandlade förslag

Motioner från den allmänna motionstiden hösten 2001

2001/02:T201 av Rolf Gunnarsson (m):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om väntetider för uppkörning för körkort.

2001/02:T204 av Rolf Gunnarsson (m):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om en ny åldersgräns för möjligheten att framföra moped.

2001/02:T205 av Rolf Gunnarsson (m):

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

2001/02:T207 av Rolf Gunnarsson (m):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att större hänsyn tas vid kunskapsprov till körkort för personer med svårigheter med ordförståelse.

2001/02:T213 av Runar Patriksson (fp):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om sänkt åldersgräns för traktorkort.

2001/02:T214 av Elizabeth Nyström och Jeppe Johnsson (båda m):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att införa trafikljus på skolbussar och därmed även stopplikt.

2001/02:T216 av Margareta Cederfelt (m):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om en revidering av lagen om väjningsplikt vid obevakade övergångsställen.

2001/02:T218 av Margareta Cederfelt (m):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om lagstiftning för handsfree i bilen.

2001/02:T220 av Margareta Cederfelt (m):

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

2001/02:T222 av Marietta de Pourbaix-Lundin (m):

Riksdagen begär att regeringen lägger fram förslag till sådana ändringar i berörd lagstiftning att det blir tillåtet för motorcykelekipage att använda dubbla ljus i enlighet med vad som anförs i motionen.

2001/02:T227 av Marietta de Pourbaix-Lundin (m):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om behovet av att regeringen vidtar och föreslår åtgärder för att minska antalet fordonsolyckor där äldre bilförare är inblandade.
2. Riksdagen begär att regeringen lägger fram förslag till sådana lagändringar som gör det möjligt för äldre fordonsförare att erhålla körkort med en begränsad behörighet i enlighet med vad som anförs i motionen.

2001/02:T228 av Jeppe Johnsson och Maud Ekendahl (båda m):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om ändrade regler för A-traktorer.

2001/02:T230 av Lena Ek (c):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om Vägtrafikinspektionens lokalisering till Linköping.

2001/02:T231 av Maud Ekendahl och Elizabeth Nyström (båda m):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om införande av första hjälpen-undervisning som en obligatorisk del av körkortsutbildningen.

2001/02:T232 av Lars Elinderson (m):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om rätten att överklaga Vägverkets beslut om godkännande/underkännande av körkortsprov samt rätt till "second opinion" vid sådana prov.

2001/02:T233 av Göte Jonsson (m):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om väntetiderna för avläggande av körkortsprov.

2001/02:T234 av Anita Sidén och Anne-Katrine Dunker (båda m):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att sänka åldersgränsen för att få köra moped.

2001/02:T249 av Lennart Kollmats (fp):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som i motionen anförs om utökning av antalet försökslän i lagen om försöksverksamhet med villkorlig körkortsåterkallelse.

2001/02:T251 av Gunnel Wallin och Margareta Andersson (båda c):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att höja boten för dem som inte använder bilbältet.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om hastighetsbegränsningarnas anpassning och skyltning.
3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att i trafikförordningen införa ansvar för underlåtelse att tala om vem ägaren lånat ut fordonet till.
4. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att alla fordon skall förses med väl synliga registreringsskyltar både bak och fram.

2001/02:T252 av Barbro Feltzing (mp):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om forskning för behandling på pisksnärtsskador.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om ekonomiska incitament för ökad säkerhet vid bilkörning.

2001/02:T254 av Birgitta Sellén (c):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om en utredning om varför färre ungdomar tar körkort.
3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om en översyn av trafikundervisning till gymnasieelever.

2001/02:T256 av Marietta de Pourbaix-Lundin (m):

Riksdagen begär att regeringen lägger fram förslag till sådana ändringar i berörda lagar att det blir möjligt att ta bort uppgift om felparkering i enlighet med vad som anförs i motionen.

2001/02:T260 av Bertil Persson (m):

Riksdagen begär att regeringen lägger fram förslag till övergång till EU:s nationalitetsbeteckningar på våra bilar.

2001/02:T262 av Carl Erik Hedlund (m):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om en översyn av bestämmelserna för körkorts återkallande.
2. Riksdagen beslutar ändra bestämmelserna i 4 kap. körkortslagen i enlighet med vad som anförs i motionen.

2001/02:T263 av Kenneth Lantz (kd):

Riksdagen begär att regeringen initierar en kampanj för utbildning i eco-driving riktad till befintliga körkortsinnehavare.

2001/02:T266 av Kenneth Lantz (kd):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om behovet av information om trafikregler för cyklister.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om bättre cykelvägar i anslutning till riksvägarna.
3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om avdrag för arbetsgivare för del av kostnaden för anställds inköp av cykel, motsvarande gym-kostnad.

2001/02:T269 av Birgitta Sellén och Erik Arthur Egervärn (båda c):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att lagstifta om att bälte skall finnas och användas i skolbussar.

2001/02:T274 av Lennart Fridén (m):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att reglerna för hastighetsgränser ändras.

2001/02:T275 av Lennart Fridén (m):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening att reglerna för placering av vägmärken m.m. i trafikmiljön bör få en översyn.

2001/02:T279 av Rigmor Stenmark (c):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om krav på utgångar i minibussar.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om körkort för busstrafik vid användande av minibussar.

2001/02:T281 av Elizabeth Nyström och Anders G Högmark (båda m):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att avskaffa nollvisionen.

2001/02:T286 av Elver Jonsson (fp):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att prioritera trafiksäkerheten i ett brett upplagt program.
3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om trafiknykterhetens betydelse vid utbildning av nya körkortstagare.
4. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om större harmoni mellan statsinkomster och statsutgifter för vägbyggnation och trafiksäkerhet.
5. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om behovet av ett upprustat vägnät som ett led i trafiksäkerhetsarbetet.

2001/02:T293 av Maria Larsson (kd):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att öka informationen om olycksfallsrisker i samband med körkortsförnyelse till personer över 65 år.
2. Riksdagen begär hos regeringen en utredning om ändrad lagstiftning innebärande förenkling av körkortsutgivning med begränsad behörighet.

2001/02:T296 av Kjell Eldensjö (kd):

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

2001/02:T302 av Amanda Agestav (kd):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som i motionen anförs om behovet av en översyn av åldersgränsen för mopedkörning.

2001/02:T303 av Björn von der Esch (kd):

Riksdagen begär att regeringen utreder förslag till ändring av gällande lagstiftning, i enlighet med vad som i motionen anförs, rörande bortforsling av fordon placerade på vägren till motorväg.

2001/02:T307 av Margareta Cederfelt (m):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om behovet av översyn av påföljder vid överklagande av böter utfärdade för bilar med handikapptillstånd.

2001/02:T313 av Inger Strömbom (kd):

1. Riksdagen beslutar att regeringen skall ge Vägverket i uppdrag att forska fram körbaneavskiljare som är säkrare för motorcyklisterna.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening att det i Vägverkets trafiksäkerhetsuppdrag även ingår att verka för ökad trafiksäkerhet för motorcyklisterna.

2001/02:T335 av Per-Richard Molén m.fl. (m):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om organisationen av förarproven.

2001/02:T344 av Agneta Ringman m.fl. (s):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om åtgärder för att förbilliga körkortsutbildningen.

2001/02:T346 av Olle Lindström (m):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om indragen rätt att övningsköra efter en tillfällig körkortsåterkallelse.

2001/02:T358 av Björn Leivik (m):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om säkerhetsbälte för alla passagerare i fordon som transporterar skolbarn.

2001/02:T363 av Majléne Westerlund Panke (s):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om införandet av en lag om användande av cykelhjälm.

2001/02:T365 av Annelie Enochson (kd):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om ett obligatoriskt krav på handsfree vid användande av mobiltelefoner under bilkörning.

2001/02:T369 av Michael Hagberg och Inge Carlsson (båda s):

Riksdagen tillkännager som sin mening vad i motionen anförs om trevägskorsningar och möjlighet att svänga höger vid rött ljus där situationen så tillåter.

2001/02:T381 av Anders Karlsson och Bengt Silfverstrand (båda s):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att beakta behovet av tydligare bestämmelser för cyklister i trafiken.

2001/02:T385 av Birgitta Sellén och Lena Ek (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 skärpa de nationella reglerna för övergångsställets placering och utformning så att de blir säkra för synskadade.

2001/02:T386 av Sofia Jonsson och Margareta Andersson (båda c):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om åtgärder som gör den tunga trafiken säkrare.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om åtgärder för att göra skolskjutstrafiken säkrare.

2001/02:T397 av Christina Pettersson och Eva Arvidsson (båda s):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om persontransport i buss på motorväg.

2001/02:T401 av Lars Lilja och Rinaldo Karlsson (båda s):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om säkerheten ombord på bussar.

2001/02:T403 av Per Erik Granström m.fl. (s):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om kostnader för körkortsutbildning och väntetider för uppkörning.

2001/02:T404 av Lars Gustafsson (kd):

Riksdagen begär att regeringen låter göra en översyn av Vägverkets organisation och verksamhet i syfte att minska väntetider och kostnader för att ta körkort.

2001/02:T405 av Lars Gustafsson och Ester Lindstedt-Staaf (båda kd):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som i motionen anförs om utvidgad försöksverksamhet med alkoholås och villkorlig körkortsåterkallelse.

2001/02:T412 av Patrik Norinder (m):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om barnsäkerhet i samband med skolskjutsar.

2001/02:T415 av Anita Jönsson (s):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om undantag från körkortslagens bestämmelser om tjugooettårsgräns för att erhålla D-behörighet.

2001/02:T418 av Sylvia Lindgren och Barbro Andersson Öhrn (båda s):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att den automatiska hastighetsövervakningen skall utökas i syfte att minska stressen på våra motorvägar och därigenom rädda liv.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om säkerhetsutrustning för färdtjänst och skolskjutsfordon.

2001/02:T420 av Jan-Evert Rådström och Lars Björkman (båda m):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att reglerna för släpvagnskombinationer snarast bör ändras.

2001/02:T422 av Ulla-Britt Hagström (kd):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att till Vägverket uppdra att inom ramen för arbetet med att förverkliga nollvisionen driva ett aktivt informationsarbete om högerregeln.

2001/02:T423 av Tuve Skånberg m.fl. (kd):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om alkoholås.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om elektroniska körkort.

3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om utbildning i alkohol- och drogfrågor i körkortsutbildningen.
5. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om väginvesteringar för att bygga bort de farligaste vägvägnitten.
6. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om en ökad utbyggnad av väg- och mitträcken vid olycksdrabbade vägvägnitt.
7. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om bättre trafikmiljö för motorcyklister.
8. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om vinterdäck för tunga fordon.
9. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om en kampanj för säkrare trafik.
10. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om försöksverksamhet med flexibel hastighetsbegränsning.
11. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om skylt för nya körkortsinnehavare.

2001/02:T425 av Lars Lilja (s):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om inriktningen på trafiksäkerhetsarbetet.

2001/02:T427 av Lilian Virgin (s):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att länsstyrelsens hantering av körkortsärenden bör överföras till Vägverket och organiseras till några platser i landet, och Gotland bör vara en av platserna.

2001/02:T431 av Ragnwi Marcelind (kd):

Riksdagen tillkännager för regeringen vad i motionen anförs om vikten av att skyndsamt vidta åtgärder för att skapa säkerhet för barn och ungdomar vid färd till och från skolan.

2001/02:T436 av Per Landgren (kd):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om en snabbutredning om att tvåvåningsbussar i Sverige och inom hela EU borde utrustas med ett navigeringshjälpmedel i form av en GPS-mottagare och en handdator för att undvika olyckor med låga broar.

2001/02:T441 av Ann-Kristine Johansson m.fl. (s):

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

2001/02:T463 av Kenth Skårvik m.fl. (fp):

5. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om ett system med licensierade trafikskolelärare.
6. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om trafiksäkerheten och nollvisionen.
7. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om kraftinsatser mot alla droger i all trafik.
8. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om införande av alkoholås.

2001/02:T464 av Yvonne Ångström och Kenth Skårvik (båda fp):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen vad som i motionen anförs om behov av forskning om sociala konsekvenser och mobilitetskonsekvenser när äldre mister körkort.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen vad som i motionen anförs om bilförare med förhöjd olycksrisk.
5. Riksdagen tillkännager för regeringen vad som i motionen anförs om behovet av information till speciellt äldre körkortsinnehavare.
6. Riksdagen begär att regeringen tillsätter en utredning med uppgift att lägga fram förslag till förändringar i lagar och författningar när det gäller körkort.

2001/02:T469 av Elver Jonsson (fp):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som i motionen anförs om att stimulera fler – främst ungdomar – att erhålla full behörighet för körkort.
3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som i motionen anförs om att tekniken i form av simulator inte kommer i bruk annat än i experimentell omfattning.
4. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som i motionen anförs om att organisera uppkörningen så att månadslånga köer undviks och om att överväga möjligheten för fler aktörer i samband med körkortstagande.

2001/02:Ju237 av Agne Hansson m.fl. (c):

29. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om ett införande av alkoholås.

2001/02:So497 av Kerstin Heinemann m.fl. (fp):

15. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om trafiken.

2001/02:So616 av Göran Magnusson m.fl. (s, v, kd, c, fp, mp):

6. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om alkohol och trafik.

2001/02:Ub432 av Per Erik Granström (s):

2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om undantag från körkortslagens bestämmelser om 21-årsgräns för att erhålla D-behörighet.