

Sammanfattning

Hösten 1997 ställde sig riksdagen bakom den s.k. nollvisionen. Enligt denna är det långsiktiga målet för trafiksäkerheten att ingen skall dödas eller skadas allvarligt till följd av trafikolyckor inom vägtransportsystemet. I samband med det transportpolitiska beslutet samma vår godkände riksdagen ett etappmål för trafiksäkerheten. Etappmålet innebär att antalet personer som dödas till följd av vägtrafikolyckor bör ha minskat med minst 50 % till år 2007, räknat från 1996. Dessa mer långsiktiga mål har av regeringen kompletterats med ett s.k. verksamhetsmål för år 2000. Enligt detta skall högst 400 personer dödas och högst 3 700 skadas allvarligt. Utskottet anser att nollvisionen skall ligga fast.

Under 1990-talets sju första år förbättrades – med något undantag – trafiksäkerheten kontinuerligt. Mellan åren 1990 och 1996 minskade antalet dödade från 772 till 537, dvs. med 235. Men därefter har utvecklingen först stagnerat och sedan vänt. Under förra året dödades sålunda 570 personer, dvs. ungefär lika många som år 1995. Cirka 4 000 personer fick allvarliga skador.

Utskottet ser med oro på den senaste tidens negativa utveckling. Samtidigt konstaterar utskottet att insatser görs och planeras för att åter vända utvecklingen. Under perioden 1998–2003 beräknas Vägverket satsa totalt 6,5 miljarder kronor på fysiska trafiksäkerhetsåtgärder. I enlighet med regeringens s.k. 11-punktsprogram för ökad trafiksäkerhet inriktas åtgärderna i första hand på de särskilt farliga vägsträckorna. Trafiksäkerhetsprogrammet upptar också andra viktiga frågor, som t.ex. åtgärder för säkrare trafik i kommunerna och kvalitetssäkring av transporter. Krav på vinterdäck gäller fr.o.m. vintern 1999/2000. Inom Regeringskansliet bereds ett förslag till nytt, stegvis förarutbildningssystem som skall leda till att nyutbildade förare debuterar i trafiken på en säkrare nivå.

I betänkandet betonas trafikanternas eget ansvar och behovet av ökad respekt för trafikreglerna. Enligt utskottets mening krävs en effektivare trafikövervakning. Det system med automatisk kameraövervakning som i enlighet med regeringens trafiksäkerhetsprogram skall införas på särskilt farliga vägsträckor kommer enligt utskottets bedömning att ge polisen ett kraftfullt och kostnadseffektivt instrument för hastighetskontroll och samtidigt skapa utrymme för en förstärkt kontroll av den så viktiga trafiknykterheten. Det arbete som pågår med kvalitetssäkring av transporter bör enligt utskottets

mening kunna bidra till att yrkesförare i sin egenskap av professionella aktörer i högre grad än för närvarande föregår med gott exempel i trafiken.

Trafikoffrerjourer spelar en viktig roll för att stödja dem som drabbats av en allvarlig trafikolycka och i hög grad medverka till deras rehabilitering. Utskottet föreslår med anledning av ett motionsförslag att frågan om inrättande av sådana jourer utreds.

Utskottet anser det otillfredsställande att lastbilsförare bär det rättsliga ansvaret för bristande lastsäkring, trots att föraren inte haft några möjligheter att kontrollera denna. Enligt utskottets mening bör regeringen se över denna fråga.

Till betänkandet har fogats 17 reservationer och två särskilda yttranden.

Motionerna

1999/2000:T209 av Kenth Skårvik och Elver Jonsson (båda fp) vari yrkas

5. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om trafiksäkerheten och nollvisionen.

1999/2000:T210 av Johnny Gylling m.fl. (kd) vari yrkas

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

12. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om polisens flygande väginspektioner.

1999/2000:T211 av Magnus Jacobsson (kd) vari yrkas att riksdagen hos regeringen begär en utredning om en samlad kommunikationssäkerhetsmyndighet.

1999/2000:T213 av Bo Lundgren m.fl. (m) vari yrkas

2. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om ökad trafiksäkerhet.

1999/2000:T401 av Kenneth Johansson m.fl. (c) vari yrkas

1. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om behovet av tillförlitligt statistikmaterial om alkohol och trafik.

1999/2000:T402 av Sten Andersson (m) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om att Vägverket snarast inför regler för kontrollbesiktning, vilka lika behandlar alla bilar i landet.

1999/2000:T403 av Jeppe Johnsson (m) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om förändring av svenska fordons registreringsskyltar.

1999/2000:T404 av Cecilia Magnusson och Anita Sidén (båda m) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om symbolerna för nationen och EU-medlemskapet.

1999/2000:T405 av Leif Carlson och Nils Fredrik Aurelius (båda m) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om ändring av trafikbestämmelser vid ljussignaler.

1999/2000:T406 av Olle Lindström och Ingvar Eriksson (båda m) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om den orimliga rättighetsinskränkningen.

1999/2000:T407 av Carl G Nilsson (m) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om att ändra intervallerna för hastighetsbegränsningar.

1999/2000:T408 av Bertil Persson (m) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om EU-skyltning av bilarna.

1999/2000:T409 av Ulla-Britt Hagström (kd) vari yrkas

3. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om trafikläroutbildningen,

4. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om behovet av åtgärder för att minska olyckor vid privat övningskörning.

1999/2000:T410 av Cecilia Magnusson och Anita Sidén (båda m) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om avveckling av monopollet för kontrollbesiktning av bilar.

1999/2000:T411 av Jan-Evert Rådström och Elizabeth Nyström (båda m) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om fordonskontrollen.

1999/2000:T413 av Leif Carlson och Nils Fredrik Aurelius (båda m) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om att tillåten hastighet på motorvägar bör vara 130 km/tim.

1999/2000:T414 av Elizabeth Nyström och Jeppe Johnsson (båda m) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om förändringar i vägtrafikkungörelsen som möjliggör högersväng vid rödljus.

1999/2000:T415 av Yvonne Ångström och Kenth Skårvik (båda fp) vari yrkas att riksdagen begär förslag om lagändring om körkort med begränsad behörighet i enlighet med vad som i motionen anförts.

1999/2000:T416 av Kjell Eldensjö (kd) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om system för hastighetsgränser på vägar alltefter årstid.

1999/2000:T417 av Per Erik Granström m.fl. (s) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om körkortsutbildningen.

1999/2000:T418 av Gudrun Lindvall (mp) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om nödvändigheten

av allmän utbildning i ekokörning för att aktivt bidra till att minska utsläpp av koldioxid från fossila bränslen.

1999/2000:T419 av Lars Björkman och Elizabeth Nyström (båda m) vari yrkas

1. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om ändring av Svenska regler för besiktning av svenskregistrerade fordon inom EU,

2. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om harmonisering av EU:s regelverk för kontroll av motorfordon.

1999/2000:T420 av Jan-Evert Rådström och Lars Björkman (båda m) vari yrkas

1. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om regelsystemets utformning beträffande förhållandet mellan fordon och släpvagnsvikter,

2. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om att tillsätta en utredning som ser över regelsystemet vad gäller släpvagnars verkliga last och registreringsbevisets totalvikt för släpvagn.

1999/2000:T421 av Siw Persson (fp) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om tillägg i lagen om felparkeringsavgift.

1999/2000:T423 av Lars Elinderson (m) och Mikael Oscarsson (kd) vari yrkas att riksdagen hos regeringen begär förslag till sådan ändring av 37 § vägmärkesförordningen att högersvängande trafik alltid har rätt att passera stopplinje och signal med iakttagande av de företrädesregler som gäller i icke ljusreglerade korsningar.

1999/2000:T424 av Marianne Jönsson (s) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om behovet av att öka kunskapen om trafiksäkerhet.

1999/2000:T425 av Magnus Jacobsson (kd) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om höjd hastighet på motorvägarna till 130 km/tim.

1999/2000:T426 av Majléne Westerlund Panke (s) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om nödvändigheten av obligatorisk utrustning av säkerhetsbälten i långfärdsbussar.

1999/2000:T429 av Lennart Värmbly m.fl. (v) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om att ta initiativ till och samordna ett brett svenskt deltagande i en bilfri dag i Europas städer den 22 september 2000.

1999/2000:T430 av Lars Elinderson (m) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om s.k. flygande bilinspektioner.

1999/2000:T431 av Lars Elinderson (m) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om att motorfordon

alltid har väjningsplikt för såväl gångtrafikanter som cyklister/mopedister på korsande gångbana eller cykelbana/överfart.

1999/2000:T432 av Johnny Gylling (kd) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om besiktningskrav för motorcyklar.

1999/2000:T433 av Magnus Jacobsson (kd) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om höjd hastighet till 130 km/tim på motorvägarna.

1999/2000:T434 av Lars Björkman och Jan-Evert Rådström (båda m) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om åtgärder för att förbättra trafiksäkerheten.

1999/2000:T435 av Elizabeth Nyström och Björn Leivik (båda m) vari yrkas

1. att riksdagen hos regeringen begär en redovisning av trafiksäkerhetseffekterna bl.a. vad gäller väginvesteringar i enlighet med vad som anförts i motionen,

2. att riksdagen hos regeringen begär en redovisning av nationella och internationella fordonsfrågor i enlighet med vad som anförts i motionen.

1999/2000:T436 av Kenneth Lantz (kd) vari yrkas

1. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om fortbildning i anslutning till förnyelse av körkortet,

2. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om eko-driving.

1999/2000:T437 av Alf Eriksson (s) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om besiktningsintervaller av importerade bilar.

1999/2000:T439 av Mikael Oscarsson (kd) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om att tillsätta en utredning vars uppgift är att ta fram en långsiktig plan för vilka medel som behövs för att höja trafiksäkerheten på svenska vägar.

1999/2000:T441 av Per-Richard Molén m.fl. (m) vari yrkas

1. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om regeringens 11-punktsprogram,

2. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om att såväl gångtrafikanter som cyklister bör räknas in i trafikarbetet och därmed också i olycksstatistiken,

3. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om trafikolycksstatistiken i Sverige,

4. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om att allt färre ungdomar genomgår en körkortsutbildning,

5. att riksdagen begär att regeringen låter se över körkortsutbildningen i enlighet med vad som anförts i motionen,

6. att riksdagen begär att regeringen snarast låter genomföra en revision av Vägverkets trafiksäkerhetsarbete,

7. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om hastighetsbegränsningar,

8. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om den svenska bilparken,

9. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om att bilbältesundersökningar bör genomföras vart tredje år,

10. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om hur enkla trafiksäkerhetsåtgärder kan minska olyckstalen,

11. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om kommunernas roll inom trafiksäkerhetsarbetet,

12. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om en vägtrafikinspektion,

13. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om trafikoffertjourer.

1999/2000:T443 av Lisbeth Staaf-Igelström och Ann-Kristine Johansson (båda s) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om en översyn av gällande lagstiftning så att minderåriga inte kan vara registrerade som bilägare.

1999/2000:T444 av Bengt Silfverstrand m.fl. (s) vari yrkas att riksdagen hos regeringen begär sådan ändring i vägtrafikförordningen att telefonering under bilkörning endast får ske med s.k. handsfree-utrustning fr.o.m. den 1 juli 2000.

1999/2000:T445 av Carina Hägg (s) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om tidsgränsen för körkortsinnehav för den som är handledare vid privat övningskörning.

1999/2000:T446 av Susanne Eberstein m.fl. (s) vari yrkas att riksdagen hos regeringen begär förbud mot medåkande vid privat övningskörning.

1999/2000:T447 av Göran Norlander (s) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om dubbelparkering.

1999/2000:T451 av Rigmor Ahlstedt (c) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om en översyn av körkortslagen med syfte att införa krav på en allmän hälsokontroll, en allmän vidareutbildning samt ett speciellt godkännande för att få köra så kallad minibuss.

1999/2000:T452 av Elver Jonsson (fp) vari yrkas

1. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om att fordon som är 50 år eller äldre måste omfattas av gällande trafiksäkerhetskrav och att fordonsinspektion på väg skall kunna omfatta också dessa fordon,

2. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om förenkling av systemet för fordonsbesiktningar.

1999/2000:T454 av Maggi Mikaelsson (v) vari yrkas att riksdagen hos regeringen begär förslag till sådan ändring i vägtrafiklagstiftningen att mopeder i normalfallet skall framföras på väg och inte på cykelbana.

1999/2000:T458 av Sylvia Lindgren och Ronny Olander (båda s) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om ansvarsfrågan vid bristfällig lastsäkring.

1999/2000:T461 av Christina Pettersson (s) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om persontransport i buss på motorväg och motortrafikled.

1999/2000:T462 av Birgitta Carlsson och Rigmor Ahlstedt (båda c) vari yrkas

3. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om obligatorisk fortbildning för körkortsinnehavare.

1999/2000:T463 av Gudrun Schyman m.fl. (v) vari yrkas

1. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om att riksdagens delmål år 2000 för trafiksäkerhetsarbetet måste uppfyllas,

2. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om att det är nödvändigt att minska transportbehovet om trafiksäkerhetsmålen skall uppnås,

3. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om att åtgärder skall vidtas på de farligaste vägarna,

4. att riksdagen hos regeringen begär en utredning om hastighetssänkningars effekt på samhällsekonomin,

8. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om att minderåriga inte skall kunna stå som registrerade ägare till vägtrafikfordon,

9. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om att det skall ske en kraftig ökning och effektivisering av antalet hastighets-, nykterhets- och bilbälteskontroller,

10. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om att alkoholås skall installeras i personbilar så snart detta är praktiskt och juridiskt möjligt,

11. att riksdagen beslutar att alla som färdas i en personbil skall använda bilbälte,

12. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om att det skall finnas en beredskap hos berörda myndigheter för en kommande lag om obligatorisk cykelhjälm användning,

13. att riksdagen hos regeringen begär förslag till åtgärder för att öka säkerheten för äldre trafikanter,

14. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om att öka NTF:s effektivitet genom att göra NTF ekonomiskt oberoende av Vägverket,

15. att riksdagen hos regeringen begär en utredning om överföring av trafiksäkerhetsansvaret från Vägverket till Rikspolisstyrelsen,

16. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om att trafikövervakningen säkerställs på en acceptabel nivå,

17. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om att Vägverket skall åläggas att genomföra de mest kostnadseffektiva åtgärderna för att få ner antalet olyckor,

18. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om att gods i ökad utsträckning bör transporteras med järnväg och till sjöss,

19. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om att den tunga trafikens regelbrott måste ses över,

22. att riksdagen hos regeringen begär en utvärdering av kvaliteten på vintervägunderhållet,

23. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om att regeringen skall ta initiativ till att påskynda det kommunala trafiksäkerhetsarbetet,

24. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om att kvalitetssäkring skall genomföras när det gäller trafiksäkerhet i offentliga transporter,

25. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om att bilbesiktningen skall skärpa kontrollen av vägfordonens yttre form.

1999/2000:T464 av Tuve Skånberg m.fl. (kd) vari yrkas

1. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om ökad bilbältesanvändning,

2. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om ökad användning av cykelhjälm,

4. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om differentierad och flexibel hastighetsbegränsning,

5. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om trafikmiljön som en alkoholfri zon,

6. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om en kampanj "Vita vägen" riktad mot gruppen "festdrickare",

7. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om alkoholås,

8. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om utredning av elektroniska körkort,

9. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om en förlåtande trafikmiljö,

11. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om utredning om medicinsk prövning av äldre förare,

12. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om frivilliga vidareutbildningar,

13. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om opinionsarbete för ändrade attityder till trafiksäkerhet,

14. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om det kommunala trafiksäkerhetsarbetet,

15. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om investeringar i vägnätet,

16. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om transportinformatik.

1999/2000:K275 av Lars Tobisson (m) vari yrkas

2. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om godkännande utanför EU av EU-modellen för motorfordons registrerings skyltar och ökad användning av den i Sverige.

1999/2000:Sf637 av Lennart Daléus m.fl. (c) vari yrkas

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

1999/2000:So226 av Kerstin Heinemann m.fl. (fp) vari yrkas

7. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om trafiksäkerhetsarbete.

1999/2000:So329 av Barbro Feltzing (mp) vari yrkas

2. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om ekonomiska incitament för ökad säkerhet vid bilkörning.

1999/2000:Ub430 av Amanda Agestav (kd) vari yrkas

2. att riksdagen beslutar att 8 § skall ges följande lydelse: ”Den som genomför utbildning i komvux eller högskola och utför praktikarbete till sådan utbildning får utöva uppsikt vid övningskörning med personbil i trafikskola.”

UTSKOTTET

1 Betänkandets innehåll och disposition

I detta betänkande behandlar utskottet sammanlagt 108 motionsyrkanden från den allmänna motionstiden hösten 1999. Flertalet yrkanden berör trafiksäkerheten i något avseende men betänkandet tar också upp ett antal motionsförslag av annan karaktär, t.ex. bestämmelser om fordonsskyltning.

Yrkandena har efter huvudsaklig karaktär och inriktning grupperats enligt följande. I avsnitt 2 behandlar utskottet motionsyrkanden av mer övergripande art. I avsnittet sammanfattas också trafiksäkerhetsarbetets hittillsvarande inriktning, utveckling och resultat samt de åtgärder som beslutats eller planeras för att förbättra säkerheten på våra vägar. Avsnitt 3 ägnas frågor om polisens trafikövervakning. Kommunalt trafiksäkerhetsarbete behandlas i avsnitt 4, trafikofferjourer i avsnitt 5 och frågan om en vägtrafikinspektion i avsnitt 6. Till avsnitt 7 har samlats yrkanden som rör den fysiska vägmiljön. Avsnitt 8 tar upp förslag som rör attityd- och beteendepåverkan. Yrkanden om olycksstatistik behandlas i avsnitt 9, om fordons utrustning och utformning i avsnitt 10 och om trafikbestämmelser i avsnitt 11. I avsnitt 12 tar utskottet upp körkortsfrågor. Vissa andra behörighetsfrågor behandlas i avsnitt 13. I avsnitt 14, slutligen, behandlas ett par yrkanden om trafikläroarbete.

2.1 Inledning

I detta avsnitt behandlar utskottet motionsförslag som rör trafiksäkerhetsfrågor av mer allmän art, bl.a. rörande mål och måluppfyllelse, trafiksäkerhetsarbetets bedrivande m.m. Till avsnittet har också förts motionsyrkanden vari föreslås allmänna tillkännagivanden om trafiksäkerheten och där motionärerna hänvisar till en rad olika förslag som återfinns i motionstexten.

2.2 Motionsförslag

I motion T209 konstaterar Kenth Skårvik och Elver Jonsson m.fl. (båda fp) att nollvisionen i sig inte är någon garanti för att trafikdöden skall kunna minskas. Motionärerna anger ett antal åtgärder som kan vidtas. Bland annat nämns ökade informationsinsatser, en intensifierad kamp mot fylleriet, skärpt hastighetsövervakning, höjda fortkörningsböter, trafiksäkrare vägar och säkrare bilar. Ökad trafikövervakning och säkrare vägar bedöms vara de mest kostnadseffektiva åtgärderna (yrkande 5).

I motion T210 kritiserar Johnny Gylling m.fl. (kd) regeringens 11-punktsprogram för att däri saknas en viktig punkt, nämligen trafiknykterheten. Motionärerna påpekar att vart femte dödsfall eller svårt skadefall kan hänföras till alkoholrelaterade trafikolyckor. I motionen erinras också om att riksdagen har gjort ett tillkännagivande rörande påföljdssystemet i fråga om tung trafik (yrkande 11).

Magnus Jacobsson (kd) föreslår i motion T211 en utredning om en samlad kommunikationssäkerhetsmyndighet. Kunskapsutbytet skulle förbättras om arbetet med kommunikationssäkerhet samordnades i en gemensam myndighet. Dessutom skulle man med en sådan organisation slippa den olyckliga kopplingen mellan Luftfartsverket och Luftfartsinspektionen respektive Sjöfartsverket och Sjöfartsinspektionen.

I motion T441 (m) föreslår Per-Richard Molén m.fl. att regeringen snarast låter genomföra en revision av Vägverkets trafiksäkerhetsarbete (yrkande 6). Förslaget motiveras med att de dåliga resultaten enligt Vägverket inte berott på resursbrist utan att insatta åtgärder inte givit önskade effekter. I samma motion hävdas att en viktig orsak till olycksutvecklingen är att den svenska bilparken hör till Europas äldsta och därmed osäkraste (yrkande 8).

I motion T463 framhåller Gudrun Schyman m.fl. (v) att etappmålet för år 2000, högst 400 dödade i trafiken, är oerhört viktigt och måste nås. Målet får inte omformuleras enbart för att regeringen och dess myndigheter inte vidtagit tillräckliga åtgärder (yrkande 1).

I samma motion anvisas ett långsiktigt och hållbart sätt att nedbringa antalet vägolyckor, nämligen att minska behovet av fysiska transporter (yrkande 2). Åtgärder bör vidtas för att öka säkerheten för äldre trafikanter (yrkande 13). Vidare kräver motionärerna att regeringen skall ställa krav på myndigheterna att kvalitetssäkra egna och upphandlade transporter. Landsting och kommu-

ner bör ställa motsvarande krav. Enligt motionärerna har drygt 400 privata företag åtagit sig att arbeta för trafiksäkerhet och transportkvalitet (yrkande 24).

I motion So226 ger Kerstin Heinemann m.fl. (fp) sin syn på trafiksäkerhetsarbete ur ett folkhälsoperspektiv. Motionärerna anser att detta arbete bör inriktas på ungdomar i åldern 18–24 år. En generell skärpning av kraven på helnykterhet i trafiken skulle sannolikt ha en betydande inverkan på ungdomsolyckorna. Vidare uttalas att de oskyddade trafikanternas säkerhet måste förbättras. Användningen av cykelhjälmar måste stimuleras. Olycksstatistiken måste inkludera också cykelolyckor och inte bara olyckor där bilar är inblandade. Säkerheten för skateboardåkare och inlineåkare måste förbättras (yrkande 7).

2.3 Bakgrundsredovisning

2.3.1 Inledning

Trafiksäkerhetsfrågorna ägnades utförlig uppmärksamhet av utskottet senast våren 1999. I sitt av riksdagen godkända betänkande (bet. 1998/99:TU9, rskr. 1998/99:197) uttryckte utskottet sin oro över att den positiva olycksutvecklingen inom vägtrafiken under perioden 1993–1996 hade brutits. Emellertid konstaterade ett enigt utskott att den s.k. nollvisionen låg fast, innebärande att det långsiktiga målet för trafiksäkerhetsarbetet skall vara att ingen dödas eller skadas allvarligt till följd av vägtrafikolyckor samt att vägtransportsystemets funktion skall anpassas utifrån detta mål. I samma betänkande föreslog utskottet att regeringen skulle utreda förutsättningarna för att till skapa en för vägtrafiken fristående vägtrafikinspektion med uppgift att dels öka kunskaperna om trafikolyckornas orsaker, dels sprida sådana kunskaper. I betänkandet behandlades härutöver ett stort antal motioner om bl.a. trafiksäkerhetsfrågor.

2.3.2 Mål och måluppfyllelse

I det ovan nämnda betänkandet lämnades en utförlig redogörelse för de viktigare riksdagsbesluten under perioden 1982–1998 rörande mål för trafiksäkerhetsarbetet. Bland annat framgick att riksdagen i oktober 1997 beslutade att den s.k. nollvisionen skall gälla för vägtrafiken (prop. 1997/98:137, bet. 1997/98:TU4, rskr. 1997/98:11). Enligt denna vision är det långsiktiga målet för trafiksäkerheten att ingen skall dödas eller skadas allvarligt till följd av trafikolyckor i vägtransportsystemet. Eftersom människor ibland gör misstag kan olyckor inte alltid förhindras. Därför ligger på de s.k. systemutformarna ett ansvar att utforma vägar, gator och fordon så att dessa misstag inte leder till döden eller allvarliga personskador.

Nollvisionen har i samband med 1998 års transportpolitiska beslut (prop. 1997/98:56, bet. 1997/98:TU10, rskr. 1997/98:266) kompletterats med ett etappmål, innebärande att antalet dödade personer skall minska med minst 50 % till år 2007, räknat från 1996 års nivå. Detta etappmål har ytterligare specificerats av regeringen i form av ett verksamhetsmål för Vägverket. För

år 2000 gäller att högst 400 personer skall dödas i vägtrafiken samt att högst 3 700 skall skadas allvarligt.

I budgetpropositionen för år 2000 tvingades regeringen konstatera att den positiva trafiksäkerhetsutvecklingen hade brutits. Regeringen bedömde att verksamhetsmålet för år 2000, högst 400 döda, var allvarligt hotat.

Regeringens farhågor rörande möjligheterna att uppnå etappmålet för år 2000 har visat sig välgrundade. Sålunda framgår av nu tillgänglig statistik att 570 personer omkom i trafiken år 1999 och att ca 4 000 blev svårt skadade. Dödstalet motsvarar en ökning med ca 40, jämfört med år 1998.

I nedanstående tabell redovisas antalet dödade samt svårt respektive lindrigt skadade i polisrapporterade trafikolyckor under perioden 1993–1999. Uppgifterna för år 1999 är skattade vad gäller antalet dödade och svårt skadade respektive registrerade vad gäller antalet lindrigt skadade. Definitiva uppgifter föreligger först sedan registrerade data har jämförts med den s.k. dödsorsaksstatistiken.

År	Antal dödade	Antal svårt skadade	Antal lindrigt skadade
1993	632	4 334	15 407
1994	589	4 221	16 862
1995	572	3 965	17 208
1996	537	3 837	16 973
1997	541	3 917	17 363
1998	531	3 833	17 473
1999	570	4 000	17 605

Tabellen kan sammanfattas så att trafiksäkerheten, mätt i antalet dödade och svårt skadade, kontinuerligt förbättrades under perioden 1993-1996. Därefter har utvecklingen först stagnerat och sedan vänt.

I sin trafiksäkerhetsrapport 1997 konstaterade Vägverket att resultaten av de trafiksäkerhetsreformer som rörde trafikantbeteende – med undantag för nykterhet – i stort sett hade uteblivit. Reformerna hade därmed inte bidragit till en minskning av antalet dödade och skadade. Skälet var sannolikt, enligt Vägverket, inte resursbrist utan att de vidtagna åtgärderna inte varit effektiva. Möjligen byggde det nationella trafiksäkerhetsprogrammet 1995–2000 på orealistiska förväntningar om vad som var möjligt att åstadkomma på kort sikt.

Bland annat med anledning av denna slutsats fick Vägverket i regleringsbrevet för budgetåret 1999 i uppdrag att göra en översyn och utvärdering av pågående trafiksäkerhets- och miljöreformer. Syftet skulle vara att klarlägga och tydliggöra sambanden mellan åtgärder/reformer och effekter på trafiksäkerhet och miljö. Vägverket gav efter upphandling i uppdrag åt Transportøkonomisk institutt i Oslo att genomföra utvärderingen. Uppdraget redovisades i oktober 1999. Institutet konstaterade att de trafiksäkerhetsåtgärder som var beskrivna i Vägverkets trafiksäkerhetsrapporter för åren 1996, 1997 och 1998 för det mesta var långsiktiga och indirekta. Några direkta åtgärder fanns dock beskrivna, t.ex. kampanjer för trafiknykterhet samt användning

av cykelhjälm och bilbälte, intensifierad hastighetsövervakning och sänkning av hastigheten på vissa sträckor. Institutets intryck var att verket tidigare varit försiktigt när det gällde att vidta fysiska åtgärder med känd olycksreducerande effekt men att man fr.o.m. år 1999 lagt ökad vikt vid kostnads-effektiva fysiska åtgärder. Institutet delade uppfattningen om behovet av långsiktighet, inte minst för att öka acceptansen, men i sakens natur låg att åtgärderna inte kunde väntas få effekter på kort sikt. Vidare konstaterade institutet att Vägverket valt att använda "mjuka" medel, dvs. medel som baserades på frivillighet, marknad och sociala normer. Om dessa medel inte visade sig tillräckliga för att trafiksäkerhetsmålen skall nås var det enligt institutet bara riksdag och regering som kunde besluta om mer ingripande åtgärder. Och i så fall var det Vägverkets uppgift att verka för att nödvändig lagstiftning kommer till stånd.

2.3.3 Program och strategier för ökad trafiksäkerhet

11-punktsprogrammet

Våren 1999 presenterade regeringen det s.k. 11-punktsprogrammet för ökad trafiksäkerhet. Programmet som, enligt vad regeringen uttalar i budgetpropositionen för år 2000, är en viktig grund för det fortsatta trafiksäkerhetsarbetet upptar följande punkter:

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

Strategi för miljö och säkerhet

Vägverket presenterade i november 1999 förslag till strategi för miljö och säkerhet. Förslaget har utarbetats i samråd med Naturvårdsverket, Svenska Kommunförbundet och Rikspolisstyrelsen. Utgångspunkten för strategin är att goda transporter är en förutsättning för ett hållbart och dynamiskt samhälle. Friheten att resa och transportera varor i den omfattning och på det vis människor och företag har behov av bör värnas. Därför bygger strategin främst på det som kan åstadkommas genom den goda viljan, marknadens drivkrafter och frivilliga överenskommelser. Strategin sammanfattas i följande sju punkter som bedöms ge goda miljö- och trafiksäkerhetseffekter.:

1. Efterfråga och genomför säkra och miljöanpassade transporter
2. Driv på den internationella utvecklingen av fordon och bränslen
3. Utveckla vägarna så att de klarar skärpta krav på säkerhet och miljö

4. Utveckla tätorternas miljö och trafiksäkerhet samt öka gång-, cykel- och kollektivtrafikens konkurrenskraft
5. Samverkan mellan stat och näringsliv för utveckling av ny trafik
6. Öka och sprid kunskapen och arbeta i dialog med andra
7. Ekonomisk stimulans stöder utvecklingen.

Vägverket har i en kommentar (Aktuellt om trafiksäkerhet, november 1999), uttalat att strategin utgör en viktig indikation på trafiksäkerhetsarbetets långsiktiga inriktning. Däremot torde den knappast ge konkreta effekter under den närmaste tiden. Om det skall vara möjligt att snabbt minska antalet dödade och svårt skadade i trafiken krävs, enligt verket, åtgärder främst inom tre områden. För det första måste vägarna göras säkrare. För det andra måste hastigheten kontrolleras genom kameraövervakning. För det tredje krävs en ökning av antalet nykterhets- och bälteskontroller. Att göra vägarna säkrare är Vägverkets egen uppgift. Ansvar för övervakning och kontroll ligger på polisen.

2.3.4 Trafiksäkerhetsresurser

Riksdagen har hösten 1999 (bet. 1999/2000:TU1, rskr. 1999/2000:85) godkänt regeringens förslag i budgetpropositionen om ytterligare satsningar på trafiksäkerheten, dels genom överföring av 135 miljoner kronor från Vägverkets administrationsanslag till verkets väghållningsanslag, dels genom vissa omdisponeringar inom väghållningsanslaget.

Mot bakgrund av riksdagens beslut har Vägverket i ett pressmeddelande 1999-09-15 meddelat att verket under perioden 1998–2003 kommer att använda totalt 6,5 miljarder kronor för fysiska trafiksäkerhetsåtgärder. Enligt verket ger dessa resurser grunden för att genomföra regeringens 11-punktsprogram. Stora delar av resurserna kommer att satsas på ett program för förbättring av vägar som är 13 meter breda och på vilka antalet svåra olyckor är stort, bl.a. på grund av stora trafikflöden och höga hastigheter. Programmet har fastställts av regeringen.

2.3.5 En gemensam trafiksäkerhetsmyndighet

För utredning av trafikolyckor finns dels en självständig myndighet under regeringen, Statens haverikommission, dels tre inspektioner, Luftfartsinspektionen, Sjöfartsinspektionen och Järnvägsinspektionen. Inspektionerna är verksamhetsmässigt självständiga men ingår organisatoriskt i respektive trafikverk, alltså Luftfartsverket, Sjöfartsverket och Banverket. På förslag av trafikutskottet gav riksdagen våren 1999 regeringen till känna att regeringen borde låta utreda och till riksdagen återkomma med förslag om inrättandet av en för vägtrafiken fristående vägtrafikinspektion, med uppgift att vinna och sprida ökad kunskap om vägtrafikolyckornas orsaker (bet. 1998/99:TU9, rskr. 1998/99:197). Utredningen skall vara klar senast den 1 maj 2000.

Frågan om en samordning av Statens haverikommission och trafikområdets inspektioner har diskuterats vid flera tillfällen under senare år. År 1991 uttalade trafikutskottet att Luftfartsinspektionen borde skiljas från Luftfarts-

verket. I ett längre perspektiv kunde utskottet tänka sig att i ett och samma verk sammanföra Luftfartsinspektionen med andra organ som arbetade med normer för och hade tillsyn över personal och materiel i säkerhetshänseende på trafikområdet. År 1994 hemställde utskottet att regeringen skulle pröva vissa frågor som Riksdagens revisorer hade aktualiserat, bl.a. ökad självständighet för Järnvägsinspektionen och en för transportområdet gemensam inspektion för tillsyn och säkerhet. Betänkandet bifölls av riksdagen. Med anledning av riksdagens beslut tillkallades en utredning, Inspektionskommittén, som i ett år 1996 avgivet utredningsbetänkande (SOU 1996:82) avvisade tanken på en gemensam inspektionsmyndighet. Enligt kommittén kunde samordningsfördelar uppnås på annat sätt. Dock borde Luftfartsinspektionen och Järnvägsinspektionen, däremot inte Sjöfartsinspektionen, skiljas ut från sina respektive trafikverk.

2.3.6 Offentliga transporter och offentlig transportupphandling

Enligt regeringens 11-punktsprogram för ökad trafiksäkerhet skall myndigheter med större transportbehov få direktiv om att kvalitetssäkra egna och upphandlade transporter när det gäller trafiksäkerhet och miljöpåverkan.

I det förslag till strategi för miljö och säkerhet på väg som Naturvårdsverket, Vägverket och Svenska kommunförbundet presenterade i oktober 1999 finns en punkt som rör offentliga transporter. Där fastslås att ungefär hälften av fordonstransporterna på våra vägar är kopplade till offentlig verksamhet, näringslivets transporter, tjänsteresor, arbetsresor och resor i samband med organiserad fritidsverksamhet. Genom att ställa kvalitetskrav på dessa transporter kan man skapa en marknad för säkra och miljöanpassade fordon och teknisk utrustning. Statliga myndigheter, organisationer, kommuner och företag skall enligt strategiförslaget kvalitetssäkra egna och upphandlade transporter och resor. Härvid är medborgarnas efterfrågan på säkra och miljöanpassade transporter av mycket stor betydelse för att utvecklingen skall gå i rätt riktning.

Kvalitetssäkring av transporter är ett prioriterat område inom ramen för Vägverkets sektorsuppgift. Verket har utarbetat informationsmaterial för såväl leverantörer som upphandlare. Syftet med verksamheten är att miljö- och säkerhetskrav skall bli en del av utbud och efterfrågan. När det gäller transportköpare har arbetet inriktats på att påverka kommuner och landsting, men också större privata transportköpare, att säkra egna och köpta transporter. Som första steg har verket sökt skapa intresse, därefter har man sökt påverka landstingen och kommunerna att ta in krav i sina policydokument och upphandlingskontrakt. År 1999 var målet för arbetet att i samtliga landsting och i alla kommuner med fler än 45 000 invånare, totalt 47, åstadkomma att minst en upphandling skulle ha med krav på transporter som gav effekt på hastighet, bältesanvändning, energianvändning och hälsovådliga emissioner. Detta resultat nåddes i 7 landsting och 13 kommuner. I 16 landsting och 110 kommuner har ett arbete med kvalitetssäkring vad gäller miljö och säkerhet inletts. Härtill kommer 45 företag och 121 andra organisationer. Några landsting och kommuner samt i en del fall även statliga myndigheter har inlett ett sådant arbete utan att Vägverket har varit direkt engagerat.

2.4.1 Olycksutvecklingen och dess orsaker

Under senare år har stora insatser gjorts för att förbättra trafiksäkerheten. Vid en internationell jämförelse finner man att Sverige nått goda resultat. Emellertid tvingas utskottet konstatera att trafiksäkerheten, mätt i antal dödade och skadade, har försämrats på senare tid. En positiv utveckling under 1990-talets första hälft har först brutits och därefter bytts i sin motsats. Detta är djupt oroande. I en av de nu behandlade motionerna, T441 (m), begärs mot den bakgrunden en revision av Vägverkets trafiksäkerhetsarbete. Verkets åtgärder har visat sig ineffektiva, anser motionärerna.

Vägverket har ett vittomfattande ansvar för utformningen av ett tillgängligt transportsystem, anpassat till medborgarnas och näringslivets transportbehov. Vidare skall verket arbeta för att transportsystemet medger hög transportkvalitet för näringslivet, tillgodoser kraven på god miljö och främjar en positiv regional utveckling. Enligt utskottets mening måste också beaktas att ett så viktigt inslag i systemutformningen som en effektiv och tillräckligt omfattande trafikövervakning ligger utanför verkets egentliga kontroll. Dessutom har det, vilket Vägverket självt konstaterat, visat sig svårare än man trott att påverka trafikantbeteendet.

När det gäller åtgärder som ligger inom ramen för Vägverkets väghållningsansvar utesluter inte utskottet att vissa trafiksäkerhetsåtgärder kan ha varit ineffektiva. Det kan också vara så att resurserna inte har koncentrerats tillräckligt. Emellertid har Vägverket på senare tid – i enlighet med regeringens 11-punktsprogram – inriktat sina åtgärder på de farligaste vägvägnarna. Enligt ett av regeringen fastställt utvecklingsprogram skall Vägverket förbättra några av de vägar som är 13 meter breda och där antalet svåra olyckor är stort, bl.a. till följd av stora trafikflöden och höga hastigheter. Programmet omfattar väg E 4 norr om Gävle – där det uppmärksammade mitträcket förlängs till totalt 32 km – samt dessutom fem ytterligare sträckor på väg E 4, väg E 22, väg E 65, riksväg 45 och riksväg 60.

Med anledning av kravet på en revision av verkets trafiksäkerhetsarbete konstaterar utskottet att Vägverket självt i sina årliga trafiksäkerhetsrapporter analyserat mål och medel samt pekat på brister i måluppfyllelsen och möjliga orsaker härtill. Vidare har verkets trafiksäkerhetsarbete nyligen varit föremål för en oberoende granskning av det transportekonomiska institutet i Oslo. Genomförda analyser har som redovisats ovan resulterat i att insatserna under senare tid givits en delvis annan inriktning. Utskottet förutsätter att Vägverkets arbete med trafiksäkerheten kommer att vidareutvecklas för att vinna ökad effektivitet.

2.4.2 Trafiksäkerhetsmålen

Det är med beklagande utskottet tvingas konstatera att Sverige nu tycks avlägsna sig från det långsiktiga målet att ingen skall dödas eller skadas allvarligt till följd av trafikolyckor i vägtransportsystemet, den s.k. nollvisionen. Vidare är det uppenbart – vilket också regeringen konstaterar i bud-

getpropositionen för år 2000 – att verksamhetsmålet för år 2000, högst 400 dödade och högst 3 700 svårt skadade, är allvarligt hotat.

Utskottet har tidigare, bl.a. så sent som våren 1999 (bet. 1998/99:TU9), starkt betonat att det långsiktiga målet för trafiksäkerhetsarbetet, den s.k. nollvisionen, bör ligga fast, trots den senaste tidens negativa utveckling. Vad gäller den i motion T463 (v) aktualiserade frågan om verksamhetsmålet för år 2000 konstaterar utskottet att regeringen står fast vid detta mål. Detta framgår bl.a. av regleringsbrevet för Vägverket för år 2000.

Mot bakgrund av den senaste tidens olycksutveckling bedömer utskottet att det blir en mycket svår uppgift att åstadkomma så stora förbättringar i trafiksäkerhetsutvecklingen att verksamhetsmålet för år 2000 kan uppnås. Ett förverkligande kräver bl.a. att antalet dödade på ett år nedbringas med 170, motsvarande ca 30 %. Men i likhet med regeringen anser utskottet att målet inte bör överges. Ett fasthållande vid målet torde vara av värde bl.a. för att skärpa medvetandet hos alla dem som har ett ansvar för trafiksäkerheten, systemutformare såväl som trafikanter, om den stora utmaning och det värde det innebär att föra en framgångsrik kamp mot trafikolyckorna samt, omvänt, vilket mänskligt lidande och vilka samhällsekonomiska förluster det innebär att misslyckas i denna kamp. Verksamhetsmålet för år 2000 bör således stå fast.

2.4.3 Medel för att nå trafiksäkerhetsmålen

En gemensam grundsyn

Ett förverkligande av trafiksäkerhetsmålen förutsätter enligt utskottets mening 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. En god förebild härvidlag erbjuder en annan trafiksektor, nämligen den svenska luftfarten, som vad den tunga trafiken beträffar inte på över 25 år har drabbats av någon olycka med dödlig utgång. Ett så gott resultat hade säkerligen inte varit möjligt om inte verksamheten i alla delar varit präglad av ett starkt säkerhetsmedvetande. Självfallet är förutsättningarna inom vägtrafiken väsentligt annorlunda, bl.a. i fråga om trafikens omfattning, antalet aktörer samt dessas kunskaper, skicklighet och lämplighet. Men samma säkerhetstänkande borde ändå prägla såväl dem som svarar för vägtrafikens systemutformning som trafikanterna.

Trafiksäkerhetsarbetet måste ha bredd

Det är utskottets bestämda uppfattning att kampen mot trafikolyckorna måste bedrivas på flera fronter samtidigt och med utnyttjande av olika till buds stående medel, men samtidigt med beaktande av övergripande samhällsmål samt övriga transportpolitiska mål, såsom tillgänglighet, transportkvalitet, god miljö och en positiv regional utveckling.

Som utskottet framhöll i sitt trafiksäkerhetsbetänkande våren 1999 (bet. 1998/99:TU9) baseras nollvisionen på att ansvaret för trafiksäkerheten är delat mellan trafikanterna och systemutformarna. Utskottet betonade det personliga ansvar vi alla som trafikanter har för trafiksäkerheten. Ett par exempel hämtade ur betänkandet visar vilka dramatiska förbättringar som skulle kunna åstadkommas om fler trafikanter tog sitt personliga ansvar. Sålunda beräknas ca 100 liv kunna räddas varje år, om alla som färdades i personbilar använde bilbälten. Lika många dödsfall skulle årligen kunna undvikas om inte alkohol förekom i trafiken.

Trafikantens ansvar markeras i regeringens 11-punktsprogram för ökad trafiksäkerhet. Enligt detta krävs större respekt för trafikreglerna. Som särskilt viktiga nämner regeringen bestämmelserna om hastighetsbegränsningar, bältesanvändning, rattfylleri och droger. De frågor om bl.a. rattonykterhet som tas upp i några motioner anser även utskottet vara viktiga. Mot bakgrund av det anförda anser dock utskottet att motionerna nu inte påkallar någon åtgärd från riksdagens sida. Frågor om trafiknykterhet samt om övervakning, bl.a. i form av automatisk hastighetskontroll på särskilt farliga vägsträckor, behandlas närmare i kommande avsnitt.

Utskottet vill i sammanhanget starkt markera den viktiga roll som främst Vägverket och NTF spelar för att påverka attityder och beteenden. Informationsfrågorna tas upp i avsnitt 8.

Vägsystemets utformning

Med det s.k. systemutformansvaret avses i trafiksäkerhetssammanhang ansvaret för utformning och drift av olika delar av vägtransportsystemet, såsom vägar, fordon och transporttjänster, samt för olika stödsystem, t.ex. regelverk, utbildning, information, övervakning, räddning, vård och rehabilitering. Med denna definition ligger systemutformansvaret på såväl offentliga som privata organ.

En viktig del av systemutformningen utgörs av vägsystemet. Utskottet konstaterar att mycket arbete återstår innan detta system kan anses motsvara de krav som kan ställas från trafiksäkerhetssynpunkt. Samtidigt finner utskottet att medel under senare tid har satsats på fysiska trafiksäkerhetsåtgärder. Sålunda har – i enlighet med vad som föreslogs i 1999 års vårproposition och i budgetpropositionen för år 2000 – medel omdisponerats från byggande av stamvägar till åtgärder på vägnätet som ger ökad trafiksäkerhet. Med samma syfte har medel för år 2000 överförts från Vägverkets administrationsanslag till väghållningsanslaget. Som också framgår av redovisningen ovan skall medlen i enlighet med det s.k. 11-punktsprogrammet satsas på att åtgärda de mest olycksdrabbade vägvägnitten. Bland annat skall flera sträckor få mittbarriärer av den typ som med framgång provats på E 4 norr om Gävle. Enligt vad Vägverket har redovisat kommer verket under perioden 1998–2003 att använda totalt 6,5 miljarder kronor för fysiska trafiksäkerhetsåtgärder. Dessa åtgärder beräknas efter år 2003 leda till en minskning av antalet dödade med mellan 60 och 70 per år.

Utskottet finner mot denna bakgrund att statsmakterna och Vägverket i sin egenskap av systemutformare gjort och planerar insatser för att förbättra den fysiska trafikmiljön. Men – som utskottet tidigare konstaterat – måste behovet av specifika trafiksäkerhetsåtgärder vägas mot andra angelägna behov inom vägsektorn, t.ex. investeringar, drift och underhåll. Man får i sammanhanget inte glömma bort att också sådana åtgärder har betydelse för trafiksäkerheten. Utskottet återkommer till frågor om fysiska trafiksäkerhetsåtgärder i avsnitt 7.

Fordonsfrågor

I den moderata motionen T441 (m) uttalas att bristerna i trafiksäkerheten sammanhänger med den svenska bilparkens ålder. Enligt vad som uppges i publikationen *Bilismen i Sverige 1999*, utgiven av Bilindustriföreningen, är den svenska genomsnittsbilen för närvarande 9,8 år, att jämföra med 6,9 år för tjugio år sedan. Utskottet delar motionärernas uppfattning att bilparkens ålder har betydelse för trafiksäkerheten, eftersom nyare bilar generellt måste betraktas som säkrare. Under senare tid har också en betydande förnyelse av den svenska bilparken ägt rum. Enligt utskottets mening kan dock bilparkens säkerhetsegenskaper inte bedömas enbart på grundval av åldersstrukturen. Bland annat det faktum att Sverige sedan år 1965 har ett väl fungerande system med obligatorisk återkommande fordonskontroll torde tala för att svenska fordon håller en förhållandevis god trafiksäkerhetsstandard. Det förhållandet att den svenska bilparken har en relativt stor andel större och därmed säkrare fordon kan också ha betydelse.

Vägtrafikens omfattning

I motion T463 (v) förordas åtgärder för att minska vägtrafiken som ett led i ansträngningarna att öka trafiksäkerheten. Utskottet vill med anledning av förslaget erinra om vad som uttalades rörande vägtrafiken i samband med det nu gällande transportpolitiska beslutet (prop. 1997/98:56, bet. 1997/98:TU10, rskr. 1997/98:266). Sålunda fastslogs att vägtrafiken utgör stommen i trafiksystemet. En väl fungerande vägtrafik är viktig för medborgarna och näringslivet. Dagens svenska samhälle förutsätter att hushållen och företagen har tillgång till och använder bil i stor omfattning. Att under överblickbar tid väsentligt ändra på detta förhållande skulle medföra stora uppoffringar och påfrestningar. Därför måste transportpolitiken ha som utgångspunkt att bilen under överskådlig tid kommer att spela en viktig roll i persontransportsystemet (prop. s. 137 f.). Samtidigt finns starka skäl att motverka en utveckling mot ett ensidigt bilberoende. Vad som bör eftersträvas är ett persontransportsystem där bilen har sin givna plats men där det också finns ett tillräckligt utbud av kollektivtrafik.

Utskottet finner inte skäl att överge den principiella inställning till vägtrafiken som riksdagen har ställt sig bakom. Det betyder enligt utskottets mening att samhället inte bör vidta åtgärder som generellt försvårar bilanvändning. I stället bör transportpolitiken utformas så att människor och företag ges bättre möjligheter att välja och kombinera transportsätt på ett sådant sätt

att miljömässiga och andra fördelar hos de olika transportsätten tillvaratas. Vad vägtrafiken beträffar torde det också finnas stora möjligheter att åstadkomma en dämpad trafikökning genom olika slags förändringar som innebär att samma transportarbete kan utföras med mindre trafik. I enlighet härmed bör trafikanterna – så långt detta är statsfinansiellt möjligt och samhällsekonomiskt försvarbart – erbjudas fullgoda alternativ i form av en väl utbyggd kollektivtrafik. Enligt gällande planering, avseende perioden 1998–2007, skall Vägverket verka för att kollektivtrafikens andel skall öka från 9 % år 1997 till 16 % vid planperiodens slut, alltså med 0,7 procentenheter per år. Enligt vad Vägverket uppger har kollektivtrafikåtgärder i hög grad prioriterats i länsplanerna, vilket på sikt kan antas leda till ett ökat utbud av busstrafik. Arbetet med att utveckla kollektivtrafiken har också inneburit en stark utbyggnad och upprustning av järnvägsnätet. Denna utveckling torde, som utskottet ser det, ha goda effekter även när det gäller vägtrafiksäkerheten. I sammanhanget kan erinras om att utskottet i sitt trafiksäkerhetsbetänkande våren 1999 uttalade att regeringen närmare borde överväga hur en ökad andel kollektivtrafik kan bidra till att öka trafiksäkerheten och därmed till förverkligandet av nollvisionen.

Ökat skydd för äldre trafikanter

I motion T463 (v) krävs åtgärder till skydd för äldre trafikanter. Utskottet, som delar denna uppfattning, vill peka på att regeringens 11-punktsprogram tar upp ett område som torde ha särskild betydelse för äldre och oskyddade trafikanter, nämligen säkrare trafik i kommunerna. Ämnet behandlas närmare i avsnitt 4.

Kvalitetssäkring av offentliga transporter

Som framhålls i motion T463 (v) är det viktigt att regeringen, landstingen och kommunerna ställer krav på kvalitetssäkring av egna och upphandlade transporter. Av bakgrundsredovisningen (avsnitt 2.3.6) framgår att regeringen och Vägverket bedriver ett mycket ambitiöst arbete på detta område. Frågan är behandlad såväl i regeringens 11-punktsprogram som i det förslag till strategi för miljö och säkerhet på väg som Vägverket utarbetat i samverkan med bl.a. Naturvårdsverket och Svenska kommunförbundet.

Organisatoriska frågor

I en kristdemokratisk motion, T211, förespråkas att ansvaret för trafiksäkerhetsfrågorna sammanförs till en för hela trafiksektorn gemensam myndighet. Riksdagen har nyligen begärt en utredning om inrättandet av en för vägtrafiken fristående vägtrafikinspektion (jfr avsnitt 6). Denna utredning har tillsatts och skall enligt direktiven redovisa sina förslag under våren 2000. Enligt utskottets mening bör motionen, bl.a. av nämnda anledning, inte föranleda någon riksdagens åtgärd.

I den trafikpolitiska motionen T209 (fp) lämnas inom ramen för ett samlat yrkande en rad förslag om hur trafiksäkerheten kan förbättras. Vissa av dessa får anses besvarade med vad utskottet ovan anført medan andra i motionen aktualiserade frågor närmare kommer att behandlas i särskilda avsnitt i betänkandet. Detsamma gäller motion So226 (fp) om folkhälsofrågor.

2.4.4 Utskottets ställningstagande i sammanfattning

I detta övergripande avsnitt har utskottet behandlat ett antal motionsyrkanden om bl.a. mål, målpuppfyllelse och medel i trafiksäkerhetsarbetet. Utskottet anser det värdefullt att motionerna i allt väsentligt speglar en gemensam grundsyn på trafiksäkerhetsfrågorna. De frågor som motionärerna tar upp berör frågor som är av stor vikt i arbetet för en förbättrad trafiksäkerhet. Många åtgärder vidtas och planeras också i syfte att förbättra trafiksäkerheten. Som exempel kan nämnas försök med hastighetssänkningar, krav på vinterdäck, åtgärder i den fysiska trafikmiljön, en reformerad förarutbildning och förbättrad information om trafikolyckor och deras orsaker. Någon riksdagens åtgärd med anledning nu behandlade motionsyrkanden torde inte erfordras. Med de motiveringar som redovisats avstyrks följaktligen motionerna T209 (fp) yrkande 5, T210 (kd) yrkande 11, T211 (kd), T441 (m) yrkandena 6 och 8, T463 (v) yrkandena 1, 2, 13 och 24 samt So226 (fp) yrkande 7.

3 Trafikövervakning

3.1 Motionsförslag

I motion T463 föreslår Gudrun Schyman m.fl. (v) att ansvaret för det övergripande trafiksäkerhetsarbetet förs över från Vägverket till Rikspolisstyrelsen (yrkande 15). Som skäl anförs att Vägverket har ansvar för fysiska investeringar, vilket kan medföra risk för intressekonflikter vad gäller valet mellan olika trafiksäkerhetsåtgärder.

I samma motion redovisas ett antal förslag som rör trafikövervakningen. Motionärerna begär en kraftig ökning av antalet hastighets-, nykterhets- och bilbälteskontroller (yrkande 9). Det är enligt motionärerna viktigt att trafikövervakningen säkerställs på en acceptabel nivå (yrkande 16). Vidare anförs att problemet med den tunga trafikens regelbrott måste ses. Genomförda studier antyder nämligen att förare av tunga fordon ofta bryter mot hastighetsreglerna, inte minst i tätort. Enligt motionärerna bör fordonens färdskrivare kunna användas som bevisinstrument (yrkande 19).

3.2 Bakgrundsredovisning

3.2.1 Det övergripande ansvaret för trafiksäkerhetsarbetet

Enligt sin instruktion (1997:652) är Vägverket central förvaltningsmyndighet med ett samlat ansvar, sektorsansvar, för hela vägtransportsystemet. Vägver-

ket skall verka för att de transportpolitiska målen uppnås. Inom ramen för sektorsansvaret skall Vägverket vara samlande, stödjande och pådrivande i förhållande till övriga parter. Bland annat skall Vägverket arbeta för att vägtransportsystemet anpassas och utformas utifrån högt ställda krav på trafiksäkerhet samt för att fordonens säkerhetsprestanda utvecklas. Verkets ansvar för trafiksäkerhetsfrågor utvecklas närmare i de årliga regleringsbrev. Av regleringsbrevet för budgetåret 2000 framgår att Vägverket inom ramen för en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning skall bidra till en säker trafik, där det långsiktiga målet för trafiksäkerheten skall vara att ingen dödas eller skadas allvarligt till följd av trafikolyckor inom vägtransportsystemet. Vägtransportsystemets utformning och funktion skall anpassas till de krav som följer av detta. Detta långsiktiga mål kompletteras inom ramen för verkets sektorsuppgifter med fyra delmål. Enligt det första delmålet a) skall antalet personer som dödas till följd av vägtrafikolyckor år 2000 understiga 400. Det andra delmålet b), också det gällande för år 2000, innebär att antalet polisrapporterade svårt skadade personer skall understiga 3 700. Enligt det tredje delmålet c) skall Vägverket ansvara för att sju närmare angivna punkter i regeringens s.k. 11-punktsprogram genomförs. Dessa punkter avser bl.a. åtgärder på det statliga vägnätet där flest svåra olyckor inträffar samt åtgärder för ökad efterlevnad av gällande regler. Det fjärde delmålet d) innebär att efterlevnaden av gällande regler skall öka bland förare och företagare inom yrkestrafik.

I regleringsbrevet åläggs Vägverket också en omfattande återrapporeringsskyldighet vad gäller olika uppgifter av trafiksäkerhetskaraktär.

Av redovisningen ovan följer att Vägverket som sektorsmyndighet har ett övergripande, men inte exklusivt, ansvar för säkerheten inom vägtransportsystemet. Aktörer av central respektive regional betydelse är Rikspolisstyrelsen och de lokala polismyndigheterna, vilka senare har att övervaka regelefterlevnaden samt utreda trafikbrott och trafikolyckor. Andra viktiga aktörer är kommunerna, bl.a. i egenskap av väghållare. När det gäller det opinionsbildande arbetet fullgörs viktiga uppgifter – förutom av Vägverket – av Nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande (NTF) med 24 länsförbund, två storstadsföreningar och ett sjuttioal riksorganisationer som medlemmar. För sin verksamhet erhåller NTF statsbidrag inom ramen för anslaget A 2 Väghållning och statsbidrag. För första halvåret 2000 uppgår bidraget till 32,5 miljoner kronor.

Vägverket fick det övergripande ansvaret för trafiksäkerheten i samband med att Trafiksäkerhetsverket avvecklades vid årsskiftet 1992/93 (prop. 1992/93:2, bet. 1992/93:TU4, rskr. 1992/93:58). Som motiv för omorganisationen anfördes i propositionen bl.a. att väghållningen omfattade uppgifter som inte enbart tog sikte på vägen och dess egenskaper utan också på förhållandet till fordon och trafikanter. Trafiksäkerhetsaspekterna hade fått en alltmer framträdande roll vid vägbyggande och vägunderhåll. Det var därmed enligt kommunikationsministern naturligt att uppgifter rörande trafiksäkerheten fördes över till Vägverket och att väghållaransvaret därmed också kom att omfatta trafiksäkerheten i ett övergripande perspektiv.

Enligt polislagen (1984:287) skall polisens arbete syfta till att upprätthålla allmän ordning och säkerhet samt till att i övrigt tillförsäkra allmänheten skydd och annan hjälp. Till polisens uppgifter hör enligt samma lag att förebygga brott och andra störningar av den allmänna ordningen eller säkerheten, övervaka den allmänna ordningen och säkerheten, hindra störning samt ingripa när sådana har inträffat samt bedriva spaning och utredning i fråga om brott som hör under allmänt åtal. Polisverksamheten bedrivs främst av polismyndigheterna i landets polisdistrikt som vardera omfattar ett län. Rikspolisstyrelsen är enligt sin instruktion (1989:773) central förvaltningsmyndighet för polisväsendet och utövar tillsyn över detta. Rikspolisstyrelsens styrning av polisverksamheten utövas främst genom utfärdande av allmänna råd. Inom vissa, särskilt angivna, områden får Rikspolisstyrelsen meddela föreskrifter, dock endast för att tillgodose behovet av enhetlighet. Om detta kan uppnås genom allmänna råd eller på något annat, mindre ingripande, sätt skall den vägen väljas. När det gäller trafikövervakning har Rikspolisstyrelsen med stöd av sin instruktion utfärdat föreskrifter vad gäller viktigare specialutrustning. Däremot kan styrelsen inte föreskriva hur trafikövervakningen skall bedrivas.

Trafikövervakningen bedrivs av polismyndigheterna, huvudsakligen i former de själva bestämmer. I varje distrikt finns en specialiserad trafikpolisfunktion. Härutöver bedrivs trafikövervakning inom ramen för ordnings- och närpolisorganisationerna.

3.2.3 Trafikövervakningens omfattning och resultat

Trafikövervakningens omfattning styrs i hög grad av de övergripande bedömningar som polismyndigheternas styrelser och polisledningar gör av hur de samlade resurserna bäst bör utnyttjas samt av de krav på insatser som den dagliga verksamheten ställer.

Enligt vad utskottet har inhämtat svarade trafikövervakningen år 1999 för ca 9 % av polisens samlade resursanvändning. Andelen var i stort sett oförändrad jämfört med år 1998. Med anledning av ett motionsyrkande som behandlades av riksdagen hösten 1999 konstaterade justitieutskottet (bet. 1999/2000:JuU1, rskr. 1999/2000:78) att trafikövervakningen redan tar en stor del av polisens resurser i anspråk, något som enligt justitieutskottet hade givit goda resultat.

Sedan år 1993 finns ett s.k. ramavtal mellan Rikspolisstyrelsen och Vägverket, innebärande att polisen varje år skall genomföra 1,8 miljoner alkoholutandningsprov. Detta antal har i samråd med länspolischeferna fördelats på landets polismyndigheter. Enligt uppgift från Rikspolisstyrelsen genomfördes år 1999 sammanlagt 1 087 300 prov. Detta utfall innebär visserligen en ökning med ca 72 000 jämfört med år 1998 men samtidigt att endast ca 60 % av det rekommenderade antalet kunde genomföras. Vid de prov som företogs år 1999 uppdagades 14 361 brott, att jämföra med 13 398 året innan.

Antalet uppdagade hastighetsöverträdelser var förra året 141 672. Detta antal var i stort sett oförändrat jämfört med år 1998. Med anledning av såd-

ana överträdelser utfärdades sammanlagt 129 460 ordningsförelägganden. Det betyder att färre än 10 % av alla hastighetsöverträdelser rapporterades till åklagare. Rikspolisstyrelsen ser det som en fördel att en så stor andel som ca 90 % av alla överträdelser kunnat åtgärdas utan inblandning av åklagare och domstol.

Under senare tid har Vägverket och polisen tillsammans – i enlighet med det s.k. 11-punktsprogrammet – genomfört försök med automatiserad hastighetsövervakning. Under perioden februari–november 1999 prövades sådan övervakning på E 4 mellan Iggesund och Hudiksvall. Med hjälp av fast uppsatt kamera- och mätutrustning kontrollerades hastigheten för alla passerande fordon. Utrustningen var i drift under sammanlagt drygt 6 dygn. Totalt kontrollerades ca 57 000 fordon. Av dessa framfördes 1 503, motsvarande 2,6 %, över den tillåtna hastigheten, 90 km/tim, och 488, mindre än 1 % av samtliga, över 100 km/tim. På grundval av s.k. slangmätningar under år 1998 kunde konstateras att genomsnittshastigheten på den aktuella vägsträckan minskade med ca 7 %. Under mätperioden inträffade inte en enda dödsolycka. Försöket hade föregåtts av olika former av information. Enligt vad utskottet har inhämtat har försöket mötts av stor acceptans, såväl inom lokalbefolkningen som bland trafikanterna.

Till trafikövervakningen kan också hänföras den fordonskontroll som utövas i form av s.k. flygande inspektioner. Denna fråga behandlas i avsnitt 10.14.

3.2.4 Den tunga trafikens regelefterlevnad

I slutet av år 1998 presenterade NTF en undersökning som visade att totalt 300 personer under treårsperioden 1995–1997 hade dött i kollisioner med tung trafik. Av dessa var 225 personbilar, 42 gående och 26 cyklist. I maj 1999 redovisade samma organisation en undersökning rörande den tunga trafikens efterlevnad av hastighetsbestämmelserna. Resultaten sammanfattas i följande tabell som visar den andel av olika fordonskategorier som framfördes i lagenlig hastighet på undersökta sträckor med hastighetsbegränsningen 50 km/tim respektive 70 km/tim.

Fordonstyp	Sträckor med hastighetsbegränsningen 50 km/tim, %	Sträckor med hastighetsbegränsningen 70 km/tim, %
Lastbilar med släp	32	35
Lastbilar utan släp	40	47
Bussar	51	50

Av tabellen framgår bl.a. att i genomsnitt bara var tredje lastbil med släp framfördes i lagenlig hastighet på sträckor där hastighetsbegränsningen var 50 km/tim.

Frågan har också uppmärksamats av regeringen. I det s.k. 11-punktsprogrammet uttalas att myndigheter med större transportbehov skall få direktiv om kvalitetssäkring av egna och upphandlade transporter när det bl.a. gäller trafiksäkerhet. Vidare har regeringen i regleringsbrevet för Väg-

verket för år 2000 formulerat ett särskilt trafiksäkerhetsmål för yrkestrafiken. Enligt detta mål skall efterlevnaden av gällande regler öka bland förare och företagare.

Vad särskilt gäller den utländska yrkestrafikens efterlevnad av det svenska regelverket kan nämnas att riksdagen våren 1998 begärde en utredning i syfte att få till stånd ett mer effektivt påföljdssystem (bet. 1997/98:JuU24, rskr. 1997/98:228). Till grund för beslutet låg motioner i vilka hävdades att utländska förare oftare än svenska bryter mot gällande regler om t.ex. momsregistrering samt om kör- och vilotider. Enligt justitieutskottet fanns det visserligen möjligheter att belägga egendom med kvarstad för att säkra betalning av böter. Men det kunde vara så att den s.k. proportionalitetsprincipen i vissa fall hindrade ett utnyttjande av kvarstadsreglerna. Därför borde frågan om indrivning av böter vid trafikbrott ses över, bl.a. i ett EU-perspektiv. Våren 1999 konstaterade trafikutskottet – i samband med behandlingen av vissa yrkestrafikfrågor (bet. 1998/99:TU10) – att den av riksdagen begärda utredningen ännu inte hade tillsatts. Utskottet förutsatte att utredningen, med hänsyn till frågans betydelse, snarast skulle igångsättas och genomföras så skyndsamt som möjligt. Den 3 februari 2000 anförde justitieministern i sitt svar på en interpellation av Johnny Gylling att frågan det gällde – nämligen att driva in böter från utländska medborgare – inte var sådan att den kunde regleras i Sverige. Det handlade i stället om att kunna samarbeta med andra länder och deras myndigheter för att kunna verkställa beslut fattade i Sverige (prot. 1999/2000:60).

Enligt vad utskottet erfarit planerar regeringen att tillsätta en särskild trafikbrottsutredning.

3.3 Utskottets ställningstagande

3.3.1 Behovet av ökad trafikövervakning

I motion T463 (v) föreslås åtgärder för en intensifierad trafikövervakning (yrkandena 9 och 16). Utskottet gör med anledning av dessa yrkanden följande bedömningar.

Under första hälften av den tioåriga planeringsperioden 1998–2007 görs i enlighet med statsmakternas beslut betydande satsningar, om totalt ca 6,5 miljarder kronor, på fysiska trafiksäkerhetsåtgärder. Som framgått av redovisningen ovan beräknar Vägverket att dessa åtgärder fr.o.m. år 2003 kommer att innebära en minskning av det årliga antalet dödade med mellan 60 och 70. Det är mot den bakgrunden Vägverket framhåller att den enda åtgärd – utöver fysiska åtgärder – som på kort sikt kan hejda och vända olycksutvecklingen är en intensifierad trafikövervakning i form av ett ökat antal hastighets- och trafiknykterhetskontroller. Utskottet delar denna uppfattning. I sammanhanget vill utskottet peka på att regeringen i sitt 11-punktsprogram för ökad trafiksäkerhet betonar vikten av ökad respekt för gällande trafikregler. Vidare framgår av programmet att övervakningskameror skall sättas upp på särskilt farliga vägsträckor. Ovan har redovisats att lovande försök med automatisk hastighetsövervakning nyligen har genomförts på E 4 mellan Hudiksvall och Iggesund. Enligt vad utskottet erfarit har försöket mötts av

acceptans inom lokalbefolkningen och bland trafikanterna. Om Vägverket och polisen efter avslutad utvärdering skulle finna att metoden är rättssäker och vinner allmänhetens förtroende borde den, som utskottet ser det, innebära att polisen tillförs ett kraftfullt och kostnadseffektivt instrument för att intensifiera trafikövervakningen. Därmed torde också polisen inom ramen för tillgängliga övervakningsresurser kunna ägna större tid åt den så viktiga kontrollen av trafiknykterheten. Som nämnts lyckades polisen förra året endast utföra ca 60 % av det antal alkoholutandningsprov som rekommendationsvis angivits i Rikspolisstyrelsens ramavtal med Vägverket.

Av det anförda följer att utskottet – i likhet med motionärerna – anser att en effektiv trafikövervakning är ett viktigt inslag i trafiksäkerhetsarbetet. Därmed torde syftet med motionen i nu behandlade delar bli tillgodosett. Någon riksdagens åtgärd med anledning av motionsyrkandena torde inte erfordras. Följaktligen avstyrks motion T463 (v) yrkandena 9 och 16.

3.3.2 Den tunga vägtrafikens regelefterlevnad

Den i motion T463 (v) aktualiserade frågan om den tunga trafikens regelefterlevnad har som nämnts uppmärksamats i olika sammanhang, bl.a. av regeringen i 11-punktsprogrammet och i regleringsbrevet för Vägverket för år 2000. Enligt utskottets uppfattning är det synnerligen viktigt att yrkesförare i sin egenskap av professionella aktörer föregår med gott exempel i vägtrafiken. Mot den bakgrunden inger den av NTF förra året genomförda undersökningen, som visar på allvarliga brister i regelefterlevnaden, oro. Utskottet förutsätter att bl.a. Vägverket, polisen och berörda branscher verkar för en förbättring av respekten för gällande regler, av trafiksäkerhetsskäl men också därför att regelöverträdelser har konkurrensnedvidande effekter. I sammanhanget vill utskottet peka på att det arbete med kvalitetssäkring av offentliga andra transporter som bedrivs av bl.a. Vägverket, andra statliga myndigheter, landsting, kommuner, branschorgan m.fl. också innefattar åtgärder för förbättrad regelefterlevnad. Vidare förutsätter utskottet att regeringen snarast för riksdagen redovisar skälen till att någon utredning om möjligheterna att effektivt ingripa mot den utländska yrkestrafikens regelöverträdelser ännu inte tillsatts. Sådana möjligheter föreligger i andra EU-länder. Med det anförda torde syftet med motionen i nu behandlad del bli tillgodosett. Någon riksdagens åtgärd torde inte krävas. Följaktligen avstyrks motion T463 (v) yrkande 19.

3.3.3 Det övergripande ansvaret för trafiksäkerhetsarbetet

I motion T463 (v) föreslås att det övergripande ansvaret för trafiksäkerhetsarbetet flyttas över från Vägverket till Rikspolisstyrelsen (yrkande 15). Motionärernas motiv synes vara att en sådan omorganisation skapar förutsättningar för en ökad satsning på trafikövervakning. Utskottet delar inte denna bedömning. Som utskottet framhållit tidigare måste trafiksäkerhetsarbetet bedrivas på bred front och med olika medel, allt med beaktande av övergripande samhällsmål och andra transportpolitiska mål. Trafikövervakningen utgör förvisso ett viktigt inslag i trafiksäkerhetsarbetet. Men enligt

utskottets mening finns ingen garanti för att polisen skulle kunna lägga ökade resurser på trafikövervakning bara för att Rikspolisstyrelsen fick det övergripande trafiksäkerhetsansvaret. Polisen har ju ett mycket omfattande uppdrag inom ramen för rättsväsendet, nämligen att tillförsäkra den enskilde rättstrygghet och rättssäkerhet, att förebygga och upptäcka brott samt att se till att den som har begått brott identifieras och lagförs. Vidare kan konstateras att Rikspolisstyrelsen, med de styrformer som i dag tillämpas inom polisväsendet, har begränsade möjligheter att påverka hur polismyndigheterna använder sina resurser. Från ett rent trafiksäkerhetsperspektiv vore det kanske önskvärt att polisens trafikövervakning organiserades i mer centraliserade former, t.ex. som en nationell trafikpolis under Rikspolisstyrelsen. Men å andra sidan utgör trafikpolisen för polismyndigheterna en viktig resurs som medger ett integrerat arbetssätt och en snabb anpassning till uppkommande behov. Till saken hör också att trafikövervakningsuppgifter skall fullgöras inte bara av trafikpolisen utan också inom ramen för närpolis- och ordningspolisverksamheten. Utskottet är mot den angivna bakgrunden inte berett att medverka till den av motionärerna förordade förändringen. Följaktligen avstyrks motion T463 (v) yrkande 15.

4 Kommunalt trafiksäkerhetsarbete

4.1 Motionsförslag

I motion T441 pekar Per-Richard Molén m.fl. (m) på kommunernas viktiga roll inom trafiksäkerhetsarbetet. Motionärerna hänvisar bl.a. till ett särskilt projekt, Lugna Gatan, som Svenska Kommunförbundet och Vägverket genomfört och som tillämpas i allt fler kommuner (yrkande 11).

Gudrun Schyman m.fl. (v) föreslår i motion T463 att regeringen tar initiativ till en intensifiering av det kommunala trafiksäkerhetsarbetet. Särskilt gäller det utvecklingen av antalet 30-zoner, något som bidragit till en minskning av antalet olyckor utan att några negativa effekter har kunnat dokumenteras (yrkande 23).

Enligt vad Tuve Skånberg m.fl. (kd) föreslår i motion T464 bör kommunernas vägunderhåll utredas. Vidare bör sambandet mellan kommunala trafiksäkerhetsåtgärder och olyckor i kommunerna kartläggas. Särskilt viktigt i sammanhanget är enligt motionärerna att de oskyddade trafikanternas situation uppmärksammas (yrkande 14).

4.2 Bakgrundsredovisning

År 1997 beslutade regeringen att Vägverket under perioden 1998–2002 skulle anvisa en miljard kronor i statsbidrag till kommunerna för att underlätta åtgärder för förbättrad trafiksäkerhet och miljö på det kommunala gatunätet.

I anslutning till den av riksdagen beslutade nollvisionen har Kommunförbundet, Vägverket och Rikspolisstyrelsen gemensamt utarbetat reformprogrammet Säkrare trafikmiljö i tätort. Därefter har Kommunförbundet utarbe-

tat en handbok, Lugna gatan, som beskriver en planeringsprocess för förnyelse av stadens blandtrafikgator genom fysiska åtgärder i gatumiljön. Denna planeringsprocess skall bl.a. tillgodose nutida anspråk på trafiksäkerhet, trygghet och god miljö. I processen ingår som ett viktigt moment en s.k. trafiknätsanalys. Genom en sådan analys funktionsindelas trafiknäten och klarläggs vilka anspråk på framkomlighet och trafiksäkerhet som trafikslagen har inom olika delar av näten. Vidare fastställs var det finns motstridiga villkor och hur man kan begränsa konflikterna. I ett följande steg föreslås en hastighetsklassificering som innebär en prioritering av olika trafikslags anspråk.

Kommunförbundet har uppmärksammat att tillgänglig trafikolycksstatistik inte utnyttjas fullt ut i trafiksäkerhetsarbetet. Därför har förbundet med hjälp av utomstående expertis tagit fram en publikation, Olycksboken, som redovisar jämförelsetal för trafiksäkerheten i landets kommuner. Jämförelsetalen kan enligt förbundet användas för att utvärdera omfattningen av nödvändiga kommunala insatser. De kan också utgöra underlag för diskussioner med Vägverket om behovet av statliga satsningar inom kommunen.

I regeringens 11-punktsprogram slås fast att trafiksäkerhetsarbetet i kommunerna måste intensifieras. Regeringen vill att demonstrationsprojekt av betydelse för trafiksäkerheten på det kommunala vägnätet kommer i gång snabbt. För sådana projekt disponerar Vägverket som nämnts medel.

Också i det förslag till strategi för säker trafik och god miljö, som Vägverket, Naturvårdsverket och Svenska Kommunförbundet överlämnat till regeringen i oktober 1999, framhålls betydelsen av kommunernas trafiksäkerhetsarbete. Enligt strategin skall kommunernas förändringsarbete stimuleras med kunskapsstöd, stöd till utvecklingsprojekt och utvärderingar samt med utökade möjligheter att genomföra förändringar. Det kan handla om olika åtgärder såsom samhällsplanering, fysiska åtgärder, användande av ny teknik, kunskapsspridning och informationsinsatser.

4.3 Utskottets ställningstagande

Av den lämnade bakgrundsredovisningen framgår att såväl regeringen som bl.a. Vägverket och Svenska Kommunförbundet under senare tid i hög grad uppmärksammat behovet av ett intensifierat kommunalt trafiksäkerhetsarbete. Utskottet delar regeringens uppfattning att detta arbete är viktigt och på olika sätt bör stödjas. En förbättrad trafiksäkerhet på det kommunala gatu- och vägnätet är utomordentligt angelägen, inte minst för äldre och oskyddade trafikanter. Som Kommunförbundet har visat, bl.a. i sin publikation Lugna gatan, finns stora möjligheter att genom en systematisk planeringsprocess åstadkomma en ökad säkerhet. Ett kraftfullt instrument som utskottet vill peka på är den möjlighet som numera står kommunerna till buds att införa hastighetsbegränsning till 30 km/tim på gatu- och vägavsnitt med särskilt stora risker för oskyddade trafikanter. Enligt utskottets mening bör denna möjlighet utnyttjas i en sådan omfattning och på ett sådant sätt att hastighetsbegränsningen upplevs som berättigad och vinner allmän acceptans.

Något riksdagens initiativ med anledning av nu behandlade motionsyrkanden torde inte krävas. Följaktligen avstyrks motionerna T441 (m) yrkande 11, T463 (v) yrkande 23 och T464 (kd) yrkande 14.

1999/2000:TU5

5 Inrättande av trafikoffrjourer

5.1 Motionsförslag

Enligt vad Per-Richard Molén m.fl. (m) anför i motion T441 skulle trafikoffrjourer av den typ som finns i Holland kunna ge viktiga bidrag till rehabiliteringen av trafikskadade (yrkande 13).

5.2 Viss bakgrundsredovisning

I Sverige har sedan år 1995 funnits en trafikoffrjour som drivits i regi av Riksförbundet för Trafik- och Polioskadade (RTP). Dit har de som direkt eller indirekt har drabbats av en trafikolycka kunnat vända sig för råd och stöd. Jouren bemannas av ideellt arbetande personer som har egen erfarenhet av trafikolyckor och som fått viss utbildning. Verksamheten drevs inledningsvis med ekonomiskt stöd av Allmänna arvsfonden. När detta stöd förbrukats uppstod en ekonomisk kris och verksamheten var ett tag hotad. Enligt vad utskottet inhämtat ser emellertid framtiden nu ljusare ut. Bland annat har det visat sig att telefon- och administrationskostnaderna kunnat sänkas ordentligt. Det finns också hopp om att kunna knyta sponsorer till verksamheten.

5.3 Utskottets ställningstagande

Utskottet delar motionärernas uppfattning om den viktiga roll en trafikoffrjour kan spela för att stötta dem som drabbats av en allvarlig trafikolycka och medverka till deras rehabilitering. Som redovisats ovan har Riksförbundet för trafik- och polioskadade (RTP) sedan år 1995 bedrivit jourverksamhet av det slag motionärerna åsyftar. Denna verksamhet har under de första åren finansierats med medel från Allmänna arvsfonden men drabbats av finansiella problem sedan dessa medel tagit slut. Med hänsyn till den stora betydelse en stöd- och rådgivningsverksamhet har för trafikskadades rehabiliteringsmöjligheter och den osäkerhet som finns rörande RTP:s finansiella möjligheter att i framtiden fortsätta sin jourverksamhet, anser utskottet att frågan om en trafikoffrjour bör utredas. Detta bör riksdagen, med bifall till motion T441 (m) yrkande 13, som sin mening ge regeringen till känna.

6 Inrättande av en vägtrafikinspektion

6.1 Motionsförslag

I motion T439 frågar sig Mikael Oscarsson (kd) varför man i Sverige inte gör några djupgående analyser av vägtrafikolyckor, av den typ som förekommer inom flyget. En utredning bör enligt motionären tillsättas med

uppgift att ta fram en långsiktig plan för vilka medel som krävs för att höja trafiksäkerheten på våra vägar.

Enligt vad Per-Richard Molén m.fl. (m) uttalar i motion T441 borde det vara självklart att vägtrafiken har sin egen inspektion som granskar och kartlägger olyckor. I motionen påpekas att riksdagen har föreslagit en vägtrafikinspektion (yrkande 12).

6.2 Bakgrundsredovisning

I sitt av riksdagen godkända trafiksäkerhetsbetänkande våren 1999 (bet. 1998/99:TU9, rskr. 1998/99:197) betonades vikten av ökad kunskap om trafikolyckornas orsaker, inte bara i fråga om trafikantbeteende utan också när det gällde t.ex. vägens, vägområdets och fordonens betydelse för trafikolyckors uppkomst och skadornas omfattning. Bland annat med hänvisning till att det finns särskilda inspektioner för järnvägstrafiken, sjöfarten och luftfarten hemställde utskottet att regeringen skulle utreda förutsättningarna för en från vägtrafiken fristående inspektion med uppgift att nå och sprida ökad kunskap om trafikolyckornas orsaker.

Med anledning av riksdagsbeslutet beslöt regeringen i juli 1999 att tillkalla en utredare med uppgift att – i enlighet med riksdagsbeslutet – lägga fram förslag om inrättande av en för vägtrafiken fristående vägtrafikinspektion. Härutöver skall utredaren göra en bred översyn av samhällets och näringslivets ansvar för en säker vägtrafik (dir. 1999:64). Utredaren skall, med utgångspunkt i nollvisionen, analysera brister i nuvarande lagstiftning avseende systemutformarnas ansvar för ett säkert vägtransportsystem. Vidare skall utredaren kartlägga bestämmelser om produkters och tjänsters säkerhet gällande andra transportslag och i arbetslivet. Utifrån denna kunskap skall utredaren föreslå lämpliga regler för vägtransportsystemet. Utredaren skall också lämna förslag till nya eller ändrade bestämmelser, sanktioner och kontrollsystem som utredningen ger upphov till. Uppdraget skall slutredovisas senast den 1 maj 2000.

6.3 Utskottets ställningstagande

Utskottet konstaterar att frågan om inrättande av en fristående vägtrafikinspektion för närvarande utreds. Syftet med motionsyrkandena synes därmed vara tillgodosett och inte påkalla något initiativ från riksdagens sida. Följaktligen avstyrks motionerna T439 (kd) och T441 (m) yrkande 12.

7 Fysiska trafiksäkerhetsåtgärder

7.1 Motionsförslag

Enligt vad Bo Lundgren m.fl. (m) uttalar i motion T213 saknas förslag om nybyggnation i regeringens 11-punktsprogram för ökad trafiksäkerhet. Motionärerna anser att hög vägstandard är det bästa sättet att öka trafiksäkerheten. I motionen hävdas att 556 personer omkom på Sveriges tio farligaste

vägsträckor under tioårsperioden 1988–1997. Endast en av dessa sträckor har åtgärdats (yrkande 2).

Lars Björkman och Jan-Evert Rådström (båda m) föreslår i motion T434 krav på användning av den från trafiksäkerhetssynpunkt bästa tekniken och kunskapen vid nyproduktion samt vid reparationer och underhåll.

I motion T435 begär Elizabeth Nyström och Björn Leivik (båda m) en redovisning av väginvesteringars trafiksäkerhetseffekter. Om man lägger samman sådana effekter med miljöeffekter och restidsvinster inser man lätt de samhällsekonomiska skälen att satsa på väginvesteringar, hävdar motionärerna (yrkande 1).

I motion T441 av Per-Richard Molén m.fl. (m) konstateras att regeringen i budgetpropositionen för år 2000 redovisade sitt 11-punktsprogram för ökad trafiksäkerhet. Men den enda konkreta åtgärden var att fysiska trafiksäkerhetsåtgärder inom en ram av 4 500 miljoner kronor i den nationella väghållningsplanen skulle planeras fram till år 2003, förutom att särskilda trafiksäkerhetsåtgärder skulle genomföras intill ett belopp av 400 miljoner kronor per år under perioden 1999–2003. Enligt motionärerna är dessa insatser otillräckliga. Enbart för att åtgärda de 100 farligaste sträckorna skulle krävas 4 500 miljoner kronor (yrkande 1). I samma motion uttalas att enkla trafiksäkerhetsåtgärder kan minska olyckstalen (yrkande 10). Av den moderata partimotionen T213 (m) framgår att med sådana åtgärder avses exempelvis bättre skyltning, förändrad dosering av kurvor, säkrare avfarter samt nya cykel- och gångvägar.

I motion T463 kräver Gudrun Schyman m.fl. (v) att åtgärder vidtas på de farligaste vägarna. Enligt motionärerna har Vägverket en klar bild av vilka dessa vägar är. Där kan en kombination av åtgärder sättas in, t.ex. hastighets-sänkningar, kameraövervakning, lokal information, ökad kontroll, vajerräck- en, borttagande av hårda föremål, ombyggnader av korsningar m.m. Fysiska åtgärder får dock inte vidtas på bekostnad av t.ex. information och övervakning (yrkande 3). I samma motion föreslås Vägverket genomföra de mest kostnadseffektiva åtgärderna. Förslaget exemplifieras med att det kostar en miljard kronor att årligen rädda ett liv genom att bygga motorväg. Mer traditionella åtgärder på befintliga vägar spar enligt motionärerna ett människoliv för 130 miljoner kronor. Motsvarande kostnad för mittseparering på 13-metersvägar är 30–60 miljoner kronor (yrkande 17). Motionärerna anvisar ytterligare ett sätt att öka vägtrafiksäkerheten, nämligen genom överflyttning av transporter från väg till järnväg och fartyg. Detta mål uppnås bl.a. genom att investeringsmedel förs över från vägsektorn till andra transportslag, eller till andra kommunikationsslag såsom IT (yrkande 18). Slutligen begärs i motionen en utvärdering av vintervägunderhållet. Konkurrensutsättningen kan ha medfört försämringar av detta underhåll, uttalar motionärerna (yrkande 22).

Tuve Skånberg m.fl. (kd) framhåller i motion T464 att trafiksäkerhetsvinster kan uppnås genom att trafikmiljön görs mer förlåtande. Som exempel på åtgärder som kan vidtas i detta syfte nämns bortbyggande av trafikfarliga

avsnitt, mittbarriärer, borttagande av hinder, krockvänliga belysningsstolpar och intelligenta trafiksignaler (yrkande 9). I samma motion anförts att det i dag inte finns skäl att höja investeringsvolymen när det gäller vägbyggande. Men Vägverket bör tidigarelägga åtgärder som ger trafiksäkrare vägar. Därför har Kristdemokraterna, i jämförelse med vad regeringen föreslagit, avsatt 300, 200 och 100 miljoner kronor mer för budgetåren 2000, 2001 respektive 2002 (yrkande 15). Slutligen pekar motionärerna på att informationsteknik, t.ex. system med dynamisk hastighetsanpassning och automatiska betalsystem, kan ge stora trafiksäkerhetsvinster. Detta framgår bl.a. av det s.k. TOSCA-projektet (yrkande 16).

7.2 Bakgrundsredovisning

I enlighet med den nationella väghållningsplanen och regeringens regleringsbrev kommer Vägverket att under perioden 1998–2003 använda totalt 6,5 miljarder kronor för fysiska trafiksäkerhetsåtgärder. Som framgår av regeringens 11-punktsprogram för ökad trafiksäkerhet kommer resurserna i första hand att satsas på de farligaste vägsträckorna. Enligt ett av regeringen fastställt utvecklingsprogram skall Vägverket förbättra 13-metersvägar där antalet svåra olyckor är stort, bl.a. till följd av stora trafikflöden och höga hastigheter. I programmet ingår det 14,5 km långa mitträcket på E 4 norr om Gävle. Detta räckes skall förlängas till totalt 32 km. Härutöver omfattar programmet följande vägsträckor:

- Väg E 4, sträckan Håknäs–Stöcksjö
- Väg E 22, sträckan Valdemarsvik–Söderköping
- Väg E 65, sträckan Börringe–Skurup
- Riksväg 45, sträckan Åmål–Säffle
- Riksväg 60, sträckan Örebro–Lilla Mon.

Bland annat till följd av att trafiksäkerheten prioriteras bedömer Vägverket att inga nybyggnationer (med ett undantag) kommer att kunna igångsättas under år 2000, troligen inte heller år 2001, såvida inte nya medel tillförs.

7.3 Utskottets ställningstagande

7.3.1 Resurser och resursanvändning

I motion T434 (m) föreslås krav på användning av den från trafiksäkerhets-synpunkt bästa tekniken vid nyproduktion samt vid reparationer och underhåll. Utskottet delar generellt motionärernas uppfattning men vill till detta foga att vidtagna åtgärder också måste vara kostnadseffektiva. Något initiativ från riksdagens sida är inte erforderligt. Motionsyrkandet avstyrks.

Utskottet kan inte dela den i motion T435 (m) framförda uppfattningen om sambandet mellan investeringar i nya vägar och trafiksäkerhet. Yrkande 1 i nämnda motion avstyrks.

Utskottet instämmer i den bedömning som görs i motion T441 (m), att det finns behov av ytterligare satsningar på fysiska trafiksäkerhetsåtgärder, men tvingas samtidigt konstatera att det för närvarande saknas ekonomiskt ut-

rymme för sådana satsningar. I sammanhanget vill utskottet peka på att den starka inriktning på ökad trafiksäkerhet som för närvarande präglar vägsektorn innebär ett i det närmaste totalt stopp för nybyggnation på det nationella vägnätet under de två kommande åren. Med det anförda avstyrker utskottet motion T441 (m) yrkande 1.

I samma motion anføres att enkla trafiksäkerhetsåtgärder, t.ex. bättre skyltning, förändrad dosering av kurvor och säkrare avfarter, kan minska olyckstalen. Såvitt utskottet har sig bekant har Vägverket sedan länge arbetat med sådana åtgärder men på senaste tiden intensifierat sina ansträngningar. Sålunda inriktas arbetet bl.a. på vägarnas sidoområden. Farliga föremål tas bort och räcken sätts upp. Trafik separeras från gång- och cykelbanor. Mitt-räcken byggs på breda tvåfältsvägar osv. Utskottet förutsätter att detta förbättringsarbete fortsätter. Med det anförda avstyrks motion T441 (m) yrkande 10.

7.3.2 Särskilt farliga vägsträckor

I motionerna T213 (m) och T463 (v) kritiserar Vägverket för att inte vidta tillräckliga åtgärder på de farligaste vägsträckorna. I den förstnämnda motionen återfinns en tabell vari de tio farligaste sträckorna räknas upp. Enligt vad utskottet inhämtat har under perioden 1988–1997 sammanlagt 615 personer dödats på dessa sträckor, alltså fler än vad som uppges i motionen. Utskottet delar självfallet motionärernas uppfattning att de fysiska trafiksäkerhetsåtgärderna måste inriktas på de farligaste vägavsnitten. Detta synsätt är emellertid i överensstämmelse såväl med regeringens 11-punktsprogram för ökad trafiksäkerhet som med Vägverkets ovan redovisade utvecklingsprogram. I trafiksäkerhetsprogrammet uttalas sålunda att åtgärderna skall koncentreras på de farligaste vägavsnitten. Vidare uttalas att det lyckade försöket med mittbarriär på E 4 norr om Gävle snabbt måste få efterföljare, för att antalet svåra mötesolyckor skall kunna minskas. Mot den bakgrunden anser utskottet att motionerna i dessa delar inte bör föranleda någon riksdagens åtgärd. Följaktligen avstyrks motionerna T213 (m) yrkande 2 och T463 (v) yrkande 3.

7.3.3 Kostnadseffektiva trafiksäkerhetsåtgärder m.m.

Vägverket bekräftar uppgiften i motion T463 (v) att kostnaden för att årligen spara ett människoliv varierar starkt med olika åtgärder och att det dyraste sättet är att bygga motorväg. Emellertid måste valet av åtgärd i det enskilda fallet ibland också baseras på andra hänsynstaganden, t.ex. till framkomlighet och miljö. Utskottet finner att Vägverket med den nuvarande inriktningen koncentrerar sina resurser på åtgärder av rent trafiksäkerhetsmässig art, t.ex. införande av mötesfrihet på 13-metersvägar. Sådana åtgärder är långt ifrån så kostsamma som att bygga motorväg men ger å andra sidan inte andra fördelar vad gäller framkomlighet och miljö. Med det anförda avstyrks motion T463 (v) yrkande 17.

Enligt vad som uttalas i samma motion skulle vägtrafiks säkerheten främjas av att transporterna i ökad utsträckning fördes över till spårtrafik och sjöfart. Riksdagen har våren 1997 fattat beslut om trafikpolitikens inriktning under perioden 1998–2007 (prop. 1996/97:53, bet. 1996/97:TU7, rskr. 1996/97:174). Genom detta beslut har riksdagen fastslagit hur stora medel som under planeringsperioden skall användas för vägar respektive järnvägar. Senare i vår kommer riksdagen att föreläggas förslag om inriktningen av åtgärder i transportinfrastrukturen under perioden 2002–2011. Mot denna bakgrund är utskottet inte nu berett att diskutera den av motionärerna aktualiserade frågan om fördelning av resurser på olika trafikslag. Motion T463 (v) yrkande 18 avstyrks följaktligen.

I samma motion antyds att konkurrensutsättningen av vägunderhållet har medfört kvalitetsförsämringar. Enligt vad utskottet erfarit har Vägverket utvärderat kvaliteten på vägunderhållet. Man har därvid funnit att kostnaderna i de konkurrensutsatta områdena har minskat med 17–20 %, utan att några kvalitetskillnader har konstaterats. Dessutom har verket funnit att de konkurrensutsatta områdena ofta uppvisar en större andel nöjda trafikanter. Mot bakgrund av denna information anser utskottet att motionen i nu behandlad del inte bör föranleda någon riksdagens åtgärd. Motion T463 (v) yrkande 22 avstyrks således.

7.3.4 Övriga frågor

Utskottet delar den uppfattning som framförs i motion T464 (kd), att trafiksäkerhetsvinster kan uppnås genom att trafikmiljön görs mer förlåtande. Med hänvisning till vad utskottet anfört om trafiksäkerhetsåtgärder på vägarna, och i avvaktan på regeringens förslag om inriktningen av planeringen under åren 2002–2011, anser utskottet att yrkandena 9, 15 och 16 i motionen inte nu bör föranleda någon åtgärd från riksdagens sida. Yrkandena avstyrks följaktligen.

8 Attityder och beteenden

8.1 Motionsförslag

I motion T424 pekar Marianne Jönsson (s) på behovet av att öka trafikanternas kunskap om trafiksäkerhet. Det räcker inte med låga hastigheter, god vägstandard och bra fordon. Fokus måste sättas på trafikanternas beteenden. Trafikkunskaperna kan ökas, t.ex. genom en nationell kampanj där bl.a. folkrörelserna är engagerade, men också genom fortlöpande information och utbildning.

Lennart Värmbjörk m.fl. (v) föreslår i motion T429 att regeringen skall ta initiativ till och samordna ett brett deltagande i en bilfri dag i Europas städer den 22 september 2000.

Bilbältesanvändningen bör öka men behöver inte mätas varje år. Den uppfattningen redovisar Per-Richard Molén m.fl. (m) i motion T441. De medel

som härigenom kan sparas in bör enligt motionärerna gå till mer konkreta undersökningar (yrkande 9).

I motion T463 (v) framförs uppfattningen att NTF:s verksamhet skulle kunna bedrivas mer effektivt om organisationen blev ekonomiskt helt oberoende av Vägverket (yrkande 14).

I motion T464 uttalar Tuve Skånberg m.fl. (kd) att en ökad användning av bilbälte bör främjas genom tätare polisövervakning och genom opinionsarbete (yrkande 1). I samma motion uttalas att trafikmiljön bör accepteras som en "vit", dvs. helt alkoholfri zon (yrkande 5). Motionärerna anser vidare att de s.k. festdrickarna kan påverkas, inte bara genom rationella argument såsom risk för upptäckt och förlust av körkortet, utan också genom kampanjer. En kampanj bör riktas mot de festdrickare som finns i pub- och restaurangmiljöer (yrkande 6). I motionen betonas att regler och förbud inte löser trafiksäkerhetsproblemen. Viktigare är att arbeta med människors attityder. Men pedagogik och metodik bör utvärderas och omprövas. Särskilt viktigt är att samarbeta med frivilligorganisationer, hemmen, förskolan och skolan. Vidare krävs trafikanternas acceptans. Annars riskeras hela nollvisionen, framhåller motionärerna (yrkande 13).

8.2 Bakgrundsredovisning

8.2.1 Allmänt om ansvaret för trafiksäkerhetsinformationen

Genom riksdagsbeslutet våren 1996 om Vägverkets sektorsansvar inom vägtransportsystemet m.m. (prop. 1995/96:131, bet. 1995/96:TU18, rskr. 1995/96:231), fastslogs att Vägverket skall ha ansvaret för trafiksäkerhetsinformationen. Verket skall se till att erforderlig information förs ut på lämpligt sätt i syfte att påverka trafikanternas attityder och beteenden. I propositionen betonas att Vägverket bör använda sig av frivilligorganisationernas informationskanaler, eftersom ett effektivt trafiksäkerhetsarbete förutsätter ett brett folkligt stöd och engagemang.

Det frivilliga trafiksäkerhetsarbetet bedrivs främst inom Nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande (NTF). Organisationens verksamhet beskrivs närmare i avsnitt 8.2.2.

8.2.2 Nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande

Nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande är en folkrörelse förankrad organisation som arbetar för en säkrare trafik. I NTF ingår 24 länsförbund, 2 storstadsföreningar och ca 70 riksorganisationer. Organisationens mål är att skapa opinion för rätten till en trygg och säker trafik där ingen accepterar att någon dödas eller skadas allvarligt.

Under perioden 1982/83–1992/93 fick NTF ett årligt anslag för pläderande informationsverksamhet. I samband med att Vägverket övertog Trafiksäkerhetsverkets uppgifter år 1993 avvecklades anslaget till NTF. I stället skulle Vägverket inom ramen för sitt sektorsansvar upphandla olika tjänster från NTF. För budgetåren 1998 och 1999 har NTF:s centrala kansli i enlighet med

regleringsbrev för Vägverket fått särskilda medel, 65 miljoner kronor per år, för den opinionsbildande verksamheten. Enligt regleringsbrevet för Vägverket för år 2000 skall Vägverket för första halvåret betala NTF 32,5 miljoner kronor för ”dess verksamhet med oberoende och saklig opinionsbildning inom trafiksäkerhetsområdet på nationell, regional och lokal nivå”. Medel för årets andra hälft kommer att beslutas av regeringen i särskild ordning. År 1998 uppgick NTF:s intäkter till ca 98 miljoner kronor. Därav utgjordes två tredjedelar, eller 65 miljoner kronor, av direkt statsbidrag medan 15 miljoner kronor erhöles som bidrag från Vägverket i enlighet med ett centralt avtal. Året dessförinnan hade verksamheten till nästan 70 % finansierats med bidrag från Vägverket.

Riksrevisionsverket (RRV) fick i september 1999 regeringens uppdrag att utvärdera NTF:s trafiksäkerhetsarbete och föreningens användning av statliga medel. RRV redovisade i december samma år uppdraget i rapporten NTF och nollvisionen – en granskning av statligt finansierat frivilligt trafiksäkerhetsarbete (RRV 1999:46). Som ett led i granskningen har RRV analyserat de hittills prövade modellerna för finansiering av det frivilliga trafiksäkerhetsarbetet. Analysen visar enligt RRV att alla dessa modeller har betydande nackdelar, vad gäller såväl resursutnyttjande som administrativ hantering. Den nuvarande blandfinansieringsmodellen bedöms vara sämst, beroende på att det i praktiken är svårt att skilja sådant opinionsarbete som skall täckas av statsbidraget från sådana tjänster som skall upphandlas av Vägverket. RRV anser att stödet till frivilligt trafiksäkerhetsarbete bör ges i form av antingen ett renodlat verksamhetsbidrag med tydligt formulerade resultatkrav eller projektbidrag där det i ansökan anges hur projektet skall redovisas. Av dessa två modeller förordar RRV systemet med projektbidrag.

8.2.3 Kampanjer för ökad trafiknykterhet

Enligt vad utskottet inhämtat har särskilda kampanjer drivits för att nå pub- och restauranggäster, såväl i Sverige som i andra länder. I USA myntades för många år sedan begreppet ”designated driver”, vilket innebar att man inom en grupp som skulle roa sig och dricka alkohol alltid utsåg någon som skulle hålla sig nykter för att kunna köra gruppen hem. Idén utvecklades så småningom till program där pubar och restauranger aktivt medverkade genom att kostnadsfritt erbjuda den nyktra gästen alkoholfria drinkar eller någon annan förmån. Samma idé tillämpades av Vägverket i några satsningar i mitten av 1990-talet. I projekten samarbetade verket med restauranger, taxi och polisen på olika håll. Aktiviteterna syftade till att pub- och restauranggäster som druckit alkohol skulle ta sig hem med taxi eller annat transportmedel i stället för med egen bil. Vid sommarens stora festhelger samverkade Vägverket med festarrangörerna och kunde på det sättet nå målgruppen ”festdrickare”. I Stockholm drev verket i samarbete med NTF projektet Varning för Vägkröken, i vilket festförarna kunde få specialpris på alkoholfria drycker. Ett trettiotal restauranger och diskotek deltog i projektet. Slutligen kan nämnas att ett stort antal aktiviteter med huvudsaklig inriktning på unga trafikanter har bedrivits under rubriken Operation civilkurage. Enligt vad Vägverket uppger saknas för närvarande resurser för att bedriva kampanjverksamhet.

Bestämmelser om fordons utrustning finns bl.a. i fordonskungörelsen (1972:595). Enligt 11 § kungörelsen krävs bilbälten endast i personbil och lätt lastbil. Om användning av bilbälten finns regler i 4 kap. 10 § 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. Den som färdas i en buss på en sådan sittplats som är utrustad med bilbälte skall använda bältet. För barn upp till sex års ålder finns särskilda regler. Författningsrummet innehåller härutöver bl.a. regler om undantag från skyldigheten att använda bilbälte eller skyddsanordning. Om användning av bilbälte vid skolskjutsning finns bestämmelser i skolskjutsningsförordningen (1970:340).

Bilbältesmätningar har genomförts av VV Trafikdata och Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI). Under år 1999 utfördes mätningarna av VTI på uppdrag av Vägverket. Så kommer att ske även under år 2000. Skälet till att mätningar utförs varje år är att regeringen i regleringsbrevet för Vägverket ställt återrapporteringskrav om bilbältesanvändningen. Resultatet av de senaste fem årens mätningar kan sammanfattas i följande tabell.

Trafikantkategori	År				
	1995	1996	1997	1998	1999
Personbil					
Förare	88	89	88	89	90
Framsätesspassagerare	91	91	91	92	92
Vuxna baksätesspassagerare	71	69	69	72	74
Barn i baksätet	87	84	87	89	90
Taxiförare	16	16	16	21	27
Tung lastbil					
Förare	–	2	4	7	5

Enligt vad utskottet inhämtat har Vägverkets opinionsarbete för ökad bilbältesanvändning under senare år förändrats från traditionella, brett upplagda kampanjer mot mer punktintuktade insatser, exempelvis i samband med polisens intensifierade övervakning eller med inriktning mot tung trafik eller taxi i samband med kvalitetssäkring av transporter. Det viktigaste skälet är att traditionella kampanjer är mycket dyrbara och endast ger kortsiktiga effekter. Insikten om att ”människor glömmar och ständigt måste påminnas” har lett till att Vägverket som en mer långsiktig lösning ser att varje bil är utrustad med effektiva bältespåminnare.

8.3.1 Ökat oberoende för NTF

Utskottet konstaterar med anledning av motion T463 (v) att NTF:s ekonomiska självständighet ökat väsentligt genom den nya finansieringsmodell som började tillämpas år 1998 och som innebär att NTF får ett statligt stöd om 65 miljoner kronor per år utan andra villkor än att organisationen skall bedriva oberoende och saklig opinionsbildning inom trafiksäkerhetsområdet. Vidare konstaterar utskottet att NTF:s organisation, verksamhet och finansiering för närvarande ses över. En nyligen framlagd granskningsrapport från Riksrevisionsverket bereds för närvarande inom Regeringskansliet. Resultatet av denna beredning, som rör såväl organisation som verksamhetsformer och finansiering, bör avvaktas. Med hänvisning härtill avstyrks motion T463 (v) yrkande 14.

8.3.2 Allmänt om attityd- och beteendepåverkan

Utskottet delar den uppfattning som redovisas i motionerna T424 (s) och T464 (kd) om vikten av att den ansvariga sektorsmyndigheten och NTF i nära samverkan med bl.a. andra frivilligorganisationer, polisen, förskolan, skolan och hemmen bedriver ett aktivt opinionsarbete för att påverka människors attityder och beteenden i vägtrafiken. Samtidigt inser utskottet att sådant opinionsarbete inte kan förväntas ge snabba och bestående effekter och att arbetet därför måste präglas av långsiktighet och tålmodighet. Med hänsyn till att påverkansarbete sedan länge ingår som en självklar del i trafiksäkerhetsarbetet anser utskottet att nu behandlade motionsyrkanden inte bör föranleda någon riksdagens åtgärd. Följaktligen avstyrks motionerna T424 (s) och T464 (kd) yrkande 13.

8.3.3 Bilbältesanvändning

Betydelsen av bilbältesanvändning för ökad trafiksäkerhet torde numera vara oomtvistad och ingår naturligt som en viktig komponent i trafikantens ansvar. Som framgår av bakgrundsredovisningen tas bältesanvändningen upp i regeringens 11-punktsprogram för ökad trafiksäkerhet. Vidare redovisas att Vägverket verkar för ökad bältesanvändning i sitt opinionsarbete. Också polisen fäster stor vikt vid att bilbälten, där sådana finns, används. Av de mätningar av bältesanvändningen som utförts årligen under senare år framgår att efterlevnaden av bältesreglerna fortfarande är otillfredsställande. Statistiken visar bl.a. att andelen personbilsförare som inte sitter fastspända är 10 % och att ca var fjärde baksätespassagerare inte använder bältet. I likhet med motionärerna anser utskottet att bältesanvändningen måste öka. Enligt vad utskottet erfarit planerar regeringen att tillsätta en utredning som skall se över sanktionssystemet inom vägtrafiken. I medvetande om den begränsade effekt som bilbälteskampanjer har och om polisens begränsade resurser för trafikövervakning förutsätter utskottet att den planerade trafikbrottsutredningen tar upp frågan om skärpta sanktioner mot de trafikanter som noncha-

lerar en så viktig trafiksäkerhetsbestämmelse som det här är fråga om. Med det anförda avstyrks motion T464 (kd) yrkande 1.

Enligt utskottets mening är det viktigt att regeringen och Vägverket fortlöpande håller sig informerade om hur bältesanvändningen utvecklas. Med hänvisning härtill avstyrks motion T441 (m) yrkande 9, vari föreslås att *bilbältesmätningar* endast utförs vart tredje år.

8.3.4 Ökad trafiknykterhet

Utskottet delar den uppfattning som uttrycks i motion T464 (kd) om att berörda systemutformare på olika sätt bör medverka till ökad nykterhet inom vägtrafiken. Tyvärr tvingas utskottet konstatera att Vägverket för närvarande saknar resurser för att bedriva kampanjer riktade mot pub- och restauranggäster. Vidare är, som framhållits ovan, polisens resurser för trafikövervakning begränsade. Enligt utskottets mening bör regeringen överväga om i uppdraget för den trafikbrottsutredning som för närvarande planeras inom Näringsdepartementet bör ingå att utreda om en förbättring av vägtrafiknykterheten kan åstadkommas inom ramen för sanktionssystemet. Med det anförda avstyrks motion T464 (kd) yrkandena 5 och 6.

8.3.5 Bilfri dag i Europas städer

Enligt vad utskottet erfarit anordnades i februari 2000, på initiativ av kommissionär Margot Wallström, en konferens rörande en europeisk bilfri dag den 22 september 2000. Vid mötet, i vilket en svensk representant deltog, undertecknades en deklaration, European free day pledge, som bl.a. innebär att de deltagande länderna välkomnar initiativet och kommer att verka för ett lokalt deltagande i manifestationen.

Enligt utskottets mening bör det ankomma på regeringen och kommunerna att närmare överväga frågan. Med det anförda avstyrks motion T429 (v).

9 Olycksfallsstatistik

9.1 Motionsförslag

Kenneth Johansson m.fl. (c) efterlyser i motion T401 ett mer tillförlitligt statistikmaterial om alkohol och trafik. Enligt en EU-rapport är en procent av trafikolyckorna i Italien alkoholrelaterade medan motsvarande andel för Sverige uppges vara nio procent. Detta kan inte vara rimligt, menar motionärerna (yrkande 1).

I motion T441 pekar Per-Richard Molén m.fl. (m) på bristerna i olycksfallsstatistiken. En sådan brist är enligt motionärerna att varken gångtrafikanter eller cyklister kommer med i statistiken (yrkande 2). En annat problem är enligt motionärerna att vissa skador, t.ex. s.k. pisksnärtskador, kan ge sig till känna först efter lång tid och därför inte kommer med i statistiken (yrkande 3).

Med vägtrafikolycka avses i statistiska sammanhang en polisrapporterad händelse som inträffat på väg med fordon (ej spårfordon) i rörelse och som medfört person- eller egendomsskada. Genom att inte alla olyckor kommer till polisens kännedom uppstår ett bortfall. Vägverket bedömer att detta bortfall är så gott som obefinligt vad gäller olyckor som medfört dödsfall. Men för olyckor med personsador kan det s.k. mörkertalet vara betydande, kanske 30–40 % i fråga om olyckor med svårt skadade och 20–30 % när det gäller olyckor med lindrigt skadade.

Vägverket har regeringens uppdrag att införa ett nytt informationssystem rörande skador och olyckor. I uppdraget ingår att klarlägga hur polisens och sjukvårdens informationsunderlag kan utvecklas och samordnas samt hur alla skadade trafikanter, också gående, kan omfattas av statistiken.

Utskottet finner, i likhet med motionärerna, att olycksfallsstatistiken är behäftad med stora brister som bl.a. innebär att en stor andel vägtrafikolyckor som medfört personskada inte redovisas i statistiken. Med hänsyn till att Vägverket har regeringens uppdrag att utarbeta ett nytt informationssystem som kan förväntas bidra till att bristerna åtgärdas, anser utskottet att nu behandlade motionsyrkanden inte bör föranleda någon riksdagens åtgärd. Följaktligen avstyrks motionerna T401 (c) yrkande 1 och T441 (m) yrkandena 2 och 3. Utskottet förutsätter att Vägverket i sitt utvecklingsarbete också beaktar behovet av könsuppdelad statistik.

10 Bestämmelser om fordon

10.1 Internationellt arbete

10.1.1 Motionsförslag

Enligt vad Elizabeth Nyström och Björn Leivik (båda m) uttalar i motion T435 borde Sverige med sin världsledande ställning på säkerhetsområdet ha kunnat påverka EU:s lagstiftningsarbete. I stället har Sverige inriktat sig på åtgärder för att skapa efterfrågan på säkrare fordon. Motionärerna anser att resurserna skulle göra större nytta om de användes för att aktivt driva EU-lagstiftningen framåt, vad gäller t.ex. bältespåminnersystem och krav på skydd mot pisksnärtskador (yrkande 2).

10.1.2 Bakgrundsredovisning

År 1970 träffades representanter för de myndigheter i Europas biltillverkande länder som svarar för säkerhetsföreskrifter för fordon. Som ett resultat av mötet inrättades en informell arbetsgrupp med uppgift att samordna kontakterna med USA. Arbetsgruppen fick senare namnet The European Experimental Vehicles Committee (EEVC). I kommittén ingår myndighetsrepresentanter från sex länder, däribland Sverige. EU-kommissionen ingår som observatör och står för en stor del av finansieringen av olika projekt. Kommittén arbetar för samordning av existerande och föreslagna tekniska aktiviteter i det internationella programmet för bilsäkerhet. Den har kontakt med

européisk forskning och utveckling. I stort sett all lagstiftning om bilsäkerhet förbereds inom EEVC:s arbetsgrupper. EEVC har ingen egen exekutiv eller lagstiftande funktion. Samråden inom kommittén, med kommissionen, andra myndigheter och industri uppges vara informella och öppna. Det praktiska utredningsarbetet bedrivs i ett antal grupper i vilka även industrirepresentanter och enskilda forskare deltar. Arbetet har resulterat i ett stort antal rapporter om kunskapsläget inom olika områden.

Sedan många år samarbetar EEVC med det amerikanska säkerhetsorganet NHTSA. Forskningsresultaten överförs också till Kanada och Japan samt till de internationella vetenskapliga institutionerna i allmänhet. EEVC fastställer prioriteringar, främjar forskningsaktiviteter, koordinerar program och ger fri tillgång till alla resultat som uppnås. Sverige har hela tiden deltagit i EEVC:s arbete.

10.1.3 Utskottets ställningstagande

Utskottet anser att det arbete som bedrivs inom EU och EEVC för att förbättra fordonens säkerhet är betydelsefullt. Det är vidare, som motionärerna framhåller, viktigt att EU-lagstiftningen drivs framåt. Ett arbete med denna inriktning pågår också. Något initiativ från riksdagens sida är enligt utskottets mening inte erforderligt. Motionsyrkandet avstyrks därför.

10.2 Alkolås

10.2.1 Motionsförslag

I två motioner aktualiseras frågan om s.k. alkolås.

Sålunda föreslår Gudrun Schyman m.fl. (v) i motion T463 att alkolås skall installeras i personbilar så snart detta är praktiskt och juridiskt möjligt. Enligt motionärerna är alkolås troligen det effektivaste sättet att motverka rattfylleriet (yrkande 10).

I motion T464 (kd) anför Tuve Skånberg m.fl. (kd) att det för alkoholiserade förare krävs särskilda behandlingsprogram och tvingande åtgärder, t.ex. alkolås, för att hindra dem att köra onyktra. Trafikonyktra förare bör dömas att installera sådana lås (yrkande 7).

10.2.2 Bakgrundsredovisning

I enlighet med lagen (1998:489) om försöksverksamhet med villkorlig körkortsåterkallelse, vilken trädde i kraft den 1 februari 1999, finns i Stockholms, Östergötlands och Västerbottens län möjlighet att i vissa fall ersätta återkallelse av körkort på grund av rattfylleri med en körkortsbehörighet för ett fordon utrustat med ett instrument som omöjliggör körning om det finns alkohol i förarens utandningsluft (alkolås). Under en prövotid om två år skall klienten genomgå regelbundna läkarundersökningar som under det andra året skall visa på ett nyktert levnadssätt. Hittills har ca 100 personer deltagit i försöket. Klienterna svarar själva för uppkommande kostnader, ca 40 000 kr

under två år. Försöksverksamheten skall pågå under fem år och därefter utvärderas av Vägverket.

Härutöver har Vägverket nyligen inlett ett demonstrationsprojekt där alkolås installeras i buss, lastbil och taxi hos tre företag. Totalt kommer 300 fordon att beröras. Syftet med projektet, som skall pågå i cirka två år, är att finna metoder att säkerställa en nykter trafik.

10.2.3 Utskottets ställningstagande

Utskottet delar motionärernas uppfattning att rattfylleriet på alla sätt måste motverkas. Av bakgrundsredovisningen framgår att Vägverket i tre län bedriver försöksverksamhet med alkolås för personer som har dömts för rattfylleri och att verket dessutom driver ett demonstrationsprojekt med alkolås inom yrkestrafiken. Utskottet ser positivt på dessa försök som, om de utfaller väl, kan ligga till grund för en utvidgad användning av alkolås. Resultatet av försöksverksamheten bör avvaktas. Med hänvisning härtill avstyrks motionerna T463 (v) yrkande 10 och T464 (kd) yrkande 7.

10.3 Åtgärder mot pisksnärtskador

10.3.1 Motionsförslag

I motion So329 anför Barbro Feltzing (mp) att det krävs en förstärkning av de ekonomiska incitamenten för att en bilkund skall efterfråga ökad säkerhet med avseende på pisksnärtskador. Detta kan enligt motionären åstadkommas på statlig väg eller genom försäkringsbolagen (yrkande 2).

10.3.2 Vissa bakgrundsfakta

Problemet med s.k. pisksnärtskador har uppmärksammats allt mer under senare år. Skadorna uppkommer vanligen vid påkörningar bakifrån. Enligt Riksförbundet för Trafik- och Polioskadade (RTP) inträffar årligen ca 16 000 olyckor som leder till sådana skador. Av de drabbade får 1 500–2 000 besvär som leder till medicinsk invaliditet. Vanliga symtom är stelhet och/eller nacksmärtor. Andra symtom är huvudvärk och yrsel.

10.3.3 Utskottets ställningstagande

Enligt utskottets mening måste problemet med pisksnärtskador tas på stort allvar. Emellertid torde det inte ankomma på riksdagen att, som motionären föreslår, ta ställning till frågor om hur bilköparna genom ekonomiska incitament skall uppmuntras att efterfråga bilar med bättre säkerhet i detta avseende. Följaktligen avstyrks motion So329 (mp) yrkande 2.

10.4.1 Motionsförslag

I motion T420 begär Jan-Evert Rådström och Lars Björkman (båda m) att regeringen uppmärksammas på de brister som vidlåder nuvarande viktbe-gränsningsregler för fordonskombinationer bestående av personbil och släp-vagn. Dessa regler gör det inte möjligt att utföra dragtransporter med en tyngre men säkrare dragbil (yrkande 1). Motionärerna begär att regelverket ses över (yrkande 2).

10.4.2 Gällande bestämmelser

Enligt 2 kap. 5 § körkortslagen (1998:488) avser förarbehörigheten B – förutom terrängvagn och vissa motorredskap – personbil med totalvikt av högst 3,5 ton och lätt lastbil samt ett lätt släpfordon som är kopplat till såd-ana bilar. Med lätt släpfordon avses enligt körkortsförordningen (1998:980) dels släpfordon med en totalvikt av högst 750 kilogram, dels släpfordon med en totalvikt över 750 kg, under förutsättning att totalvikten inte överstiger dragfordonets tjänstevikt och att dragfordonets och släpfordonets samman-lagda totalvikt inte överstiger 3,5 ton. De svenska reglerna är i överensstäm-melse med rådets direktiv 91/439/EEG av den 29 juli 1991 om körkort (art. 3 p. 1).

10.4.3 Utskottets ställningstagande

Utskottet konstaterar att den av motionärerna kritiserade viktbe-gränsningsre-geln överensstämmer med EU:s s.k. körkortsdirektiv. Regeln kan därför inte ändras utan att direktivet ändras. Utskottet förutsätter att Vägverket följer denna fråga och, om verket så finner befogat, påtalar att Sverige inom EU bör verka för en regelförändring. Motion T420 (m) avstyrks.

10.5 Fordonens yttre utformning**10.5.1 Motionsförslag**

I motion T463 begär Gudrun Schyman m.fl. (v) en skärpning av kraven på fordons yttre utformning. Jeepliknande fordon, som blir allt vanligare, är på grund av tyngd, form och storlek aggressivare mot den andra parten vid en kollision. Problemet blir än större om fordonet har överdimension-erade stötfångare eller annan utstickande utrustning, menar motionärerna. Kraven på bilars design och utrustning bör drivas inom bl.a. EU. I Sve-rige bör bilbesiktningen skärpa kontrollen av fordonens yttre form (yr-kande 25).

10.5.2 Utskottets ställningstagande

Det problem som motionärerna aktualiserar, och som rör den s.k. kompabili-teten mellan olika slag av fordon, har uppmärksammats av Vägverket. I

likhet med motionärerna bedömer utskottet att sådana problem lämpligen löses genom internationellt samarbete, exempelvis inom EEVC, European Experimental Vehicles Committee (jfr avsnitt 10.1). Enligt vad utskottet inhämtat pågår inom denna organisation arbete med anknytning till kompatibilitetsproblemet, nämligen utveckling av främre underkörningskydd på tunga lastbilar. Utskottet förutsätter att Vägverket som svensk medlem av EEVC driver frågan utifrån de krav som svensk trafiksäkerhetspolitik ställer. Med det anförda avstyrks motion T463 (v) yrkande 25.

10.6 Bilbältesutrustning

10.6.1 Motionsförslag

I motion T426 av Majléne Westerlund Panke (s) föreslås en bestämmelse som innebär att långfärdsbussar skall vara utrustade med säkerhetsbälten.

I motion T463 av Gudrun Schyman m.fl. (v) krävs att alla som färdas i en personbil skall använda bilbälte. Motionärerna har inhämtat att i en minibuss får färdas fler passagerare än som motsvarar antalet bilbälten (yrkande 11).

10.6.2 Utskottets ställningstagande

Införande av *krav på bälten i långfärdsbussar* kräver ett regeringsbeslut. Enligt vad utskottet erfarit förbereder Vägverket ett förslag i ämnet. Mot den angivna bakgrunden anser utskottet att motion T426 (s) inte bör föranleda någon riksdagens åtgärd. Motionen avstyrks därför.

Det i motion T463 (v) aktualiserade problemet rörande *bilbältesutrustning i personbil* – vilket enligt vad motionärerna antyder torde vara mest allvarligt i fråga om s.k. minibussar – sammanhänger med att det inte finns några bestämmelser som maximerar antalet passagerare i en personbil (eller lätt lastbil). Enligt nu gällande regler – 11 § fordonskungörelsen (1972:595) – skall det i en personbil och lätt lastbil finnas bälten för förarplatsen och varje passagerarplats. Av 4 kap. 10 § trafikförordningen (1998:1276) framgår att den som färdas i sådan bil skall sitta på en plats som är utrustad med bilbälte, ”om en sådan plats är tillgänglig”, och använda bältet. Antalet minibussar har utvecklats starkt. Sådana fordon har under senare tid varit inblandade i mycket allvarliga olyckor. Mot den bakgrunden förutsätter utskottet att regeringen överväger åtgärder som syftar till att inte fler personer får färdas i en bil än vad som motsvarar antalet platser utrustade med bilbälte. Med det anförda torde syftet med motionen i denna del bli tillgodosett. Någon riksdagens åtgärd torde inte krävas. Följaktligen avstyrks motion T463 (v) yrkande 11.

10.7 Ägarregistrering

10.7.1 Motionsförslag

I motion T443 anför Lisbeth Staaf-Igelström och Ann-Kristine Johansson (båda s) att allt fler skriver över fordon på minderåriga för att på detta sätt

slippa betala fordonsskatt och parkeringsavgifter. Denna möjlighet bör stoppas, anser motionärerna. Därför föreslår de en översyn av gällande lagstiftning.

Inte heller Gudrun Schyman m.fl. (v) anser att minderåriga skall kunna stå som registrerade ägare av vägtrafikfordon. Förslaget framförs i motion T463 yrkande 8 och motiveras med att trafiksäkerhetsarbetet försvåras, t.ex. i samband med kameraövervakning.

10.7.2 Bakgrund

I sitt remissyttrande över Trafikregisterutredningens betänkande Vägtrafikregistrering (SOU 1998:162) uttalade Vägverket att en minderårig självfallet kan vara ägare till ett fordon. Men verket ifrågasatte om vederbörande också skulle vara antecknad som ägare i bilregistret. Detta kunde nämligen framstå som ett utnyttjande av systemet för att den som i realiteten brukade och ansvarade för fordonet – vårdnadshavare eller annan förmyndare – skulle slippa det ansvar som följde av ägaranteckningen. Verket föreslog mot den bakgrunden att frågan skulle utredas särskilt för eventuell reglering av förhållandet i registerlagstiftningen.

Enligt uppgift från Vägverket fanns det i december 1999 totalt 8 696 personer under 18 år registrerade som ägare av personbilar. Motsvarande antal vad gäller lastbilar var 538 och vad gäller bussar 8.

10.7.3 Utskottets ställningstagande

Enligt vad utskottet erfarit pågår inom Regeringskansliet beredning med anledning av Trafikregisterutredningens förslag. Utskottet förutsätter att den fråga som motionärerna aktualiserat övervägs i samband med denna beredning. Syftet med motionerna i berörda delar torde bli tillgodosett utan något särskilt uttalande från riksdagens sida. Med det anförda avstyrks motionerna T443 (s) och T463 (v) yrkande 8.

10.8 Fordonsskyltning

10.8.1 Motionsförslag

I motion T403 föreslår Jeppe Johnsson (m) att svenska fordon skall utrustas med registreringsskyltar av den s.k. gemenskapsmodellen, i samband med nyregistrering men också på frivillig väg.

Ett förslag av samma innebörd läggs fram i motion T404 av Cecilia Magnusson och Anita Sidén (båda m).

Enligt vad Bertil Persson (m) uttalar i motion T408 skulle en övergång till s.k. EU-s skyltar ge två fördelar. För det första skulle alla bilar föra nationalitetsbeteckning. För det andra skulle den folkliga medlemskapsförankringen stärkas.

10.8.2 Bakgrundsredovisning

I 48 § bilregisterkungörelsen (1972:599) stadgas att fordon som används utomlands baktill skall vara försett med nationalitetsmärke. Kungörelsen reglerar också hur märket skall vara utformat. Bland annat framgår att det på märket skall finnas ett "S". Märket får inte fästas så att det kan sammanblandas med registreringsnumret eller minska registreringsnumrets läsbarhet. Bilregisterkungörelsen avser alla svenska fordon som brukas utomlands.

Enligt 7 § 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. gemenskapsmodell 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 stjärning. Märket uppfyller 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 registreringsmärke, skall erkänna nationalitetsmärke som visas längst till vänster på registreringsskylten. Märket skall vara likvärdigt varje annat godkänt nationalitetsmärke.

Vissa medlemsstater har i enlighet med förordningen infört gemenskapsmodellen, antingen som obligatorisk (Portugal och Irland) eller som alternativ (Tyskland och Frankrike). Enligt uppgift överväger Finland att införa modellen, sannolikt som obligatorisk för nya fordon men med möjlighet för ägare av äldre fordon att byta till den nya varianten.

10.8.3 Utskottets ställningstagande

Utskottet förutsätter att regeringen överväger frågan huruvida Sverige bör införa den s.k. gemenskapsmodellen. Något särskilt tillkännagivande med anledning av nu behandlade motionsyrkanden torde inte erfordras. Följaktligen avstyrks motionerna T403 (m), T404 (m), T408 (m) och K275 (m) yrkande 2.

10.9.1 Motionsförslag

I motionerna T410 av Cecilia Magnusson och Anita Sidén (båda m) och T411 av Jan-Evert Rådström och Elizabeth Nyström (båda m) krävs att nuvarande monopol för AB Svensk Bilprovning avvecklas.

10.9.2 Bakgrund

AB Svensk Bilprovning bildades år 1963. Enligt bolagsordningen skall bolaget utveckla, marknadsföra och producera fordonskontroller och andra tekniska kontroller inom fordonsområdet samt idka annan därmed förenlig verksamhet. Bolaget ägs till 52 % av staten och till återstående del av olika intressenter inom trafik- och försäkringsbranschen. Den 1 januari 1965 blev periodisk fordonskontroll obligatorisk i Sverige.

Våren 1994 godkände riksdagen att fristående, ackrediterade besiktningsföretag i konkurrens skulle få utföra den kontrollbesiktning av fordon som AB Svensk Bilprovning hade monopol på (prop. 1993/94:167, bet. 1993/94:TU35, rskr. 1993/94:433).

I december samma år antog riksdagen lagen (1994:2043) om vissa besiktningsorgan på fordonsområdet (prop. 1994/95:69, bet. 1994/95:TU8, rskr. 1994/95:137). Enligt lagen skulle nationell typbesiktning och registreringsbesiktning av hela fordon utföras av Svensk Bilprovning eller Sveriges Provning- och Forskningsinstitut Aktiebolag eller ett av detta helägt dotterbolag. Lagen innehöll ett bemyndigande för regeringen att föreskriva att kontrollbesiktning och vissa andra besiktningar av fordon skulle få utföras också av andra organ som är eller har varit riksprovplatser enligt förordningen (1989:527) om riksmätplatser. Lagen trädde i kraft den 1 januari 1995 och gällde till utgången av år 1997. Riksdagsbeslutet från 1994 innebar också att AB Svensk Bilprovning skulle få utföra kontrollbesiktningar med ensamrätt till den 1 januari 1996. Tiden fram till detta datum borde användas för att skapa rådrom för regeringen att försäkra sig om att en avreglering av kontrollbesiktningen inte skulle leda till försämringar vad gäller trafiksäkerhet, miljö eller service, eller till ökade kostnader.

I skrivelse (1995/96:93) till riksdagen betonade regeringen att staten har det yttersta ansvaret för att en rimlig besiktningservice fanns tillgänglig i alla delar av landet. Ytterligare utredningsinsatser krävdes enligt regeringen innan beslut kunde fattas om hur den periodiska fordonskontrollen skulle organiseras.

Hösten 1996 godkände riksdagen regeringens förslag om att AB Svensk Bilprovning skulle ha fortsatt ensamrätt att utföra kontrollbesiktningar (prop. 1996/97:1, bet. 1996/96:TU1, rskr. 1996/97:115).

Våren 1998 avslög riksdagen ett motionsyrkande om en avveckling av besiktningsmonopolet (bet. 1997/98:TU8, rskr. 1997/98:161).

Regeringen beslutade den 6 maj 1999 att inte vidta någon åtgärd med anledning av Konkurrensverkets framställning om att analysera förutsättningarna för en avveckling av AB Svensk Bilprovningens monopol. En begäran från SEMKO/DEKRA om att få utföra återkommande fordonskontroll av-

slogs i maj 1999. En liknande begäran från Motormännens Riksförbund avslogs i februari 2000.

1999/2000:TU5

Riksdagens revisorer har i september 1999 beslutat att inleda en granskning av AB Svensk Bilprovning. En förstudie har utarbetats (1999/2000:6). Enligt denna kommer granskningen att omfatta bl.a. hur AB Svensk Bilprovning avgränsar den konkurrensutsatta verksamheten från den verksamhet som bedrivs med ensamrätt, ägarnas styrning av bolaget samt bolagets verksamhet. En rapport beräknas vara klar i oktober år 2000.

10.9.3 Utskottets ställningstagande

Riksdagen har senast år 1998, på förslag av trafikutskottet, avlagit ett motionsyrkande om en avveckling av ensamrätten för AB Svensk Bilprovning att genomföra kontrollbesiktningar. Utskottet är inte heller nu berett att förorda en omprövning av 1996 års beslut. Utskottet anser också att resultatet av Riksdagens revisorers granskning bör avvaktas. Med det anförda avstyrks motionerna T410 (m) och T411 (m).

10.10 Regler för besiktning av importerade bilar

10.10.1 Motionsförslag

I motion T402 anför Sten Andersson (m) att en importerad bil, oavsett ålder, behandlas som en ny bil när det gäller besiktningensintervall. Reglerna bör ändras, anser motionären.

Samma uppfattning redovisar Alf Eriksson (s) i motion T437.

10.10.2 Utskottets ställningstagande

Utskottet kan konstatera att bilaga 1 till bilregisterkungörelsen (1972:599) fick ändrad lydelse i oktober 1997 (1997:802). Ändringen, som trädde i kraft den 1 januari 1998, innebär att bilregistret skall innehålla datum inte bara för registrering i Sverige utan också för registrering utomlands för importerat fordon. Enligt vad utskottet har inhämtat kallas importerade begagnade bilar till kontrollbesiktning efter deras första ibruktagande. Denna ordning tillämpas sedan november 1999. Det av motionärerna aktualiserade problemet är således löst. Motionerna T402 (m) och T437 (s) bör därmed inte föranleda någon åtgärd från riksdagens sida och avstyrks följaktligen.

10.11 Regler för besiktning av äldre fordon

10.11.1 Motionsförslag

Elver Jonsson (fp) föreslår i motion T452 en förenkling av kontrollbesiktningssystemet. Motionären anser sålunda att fordon som är äldre än 50 år bör befrias från kravet på kontrollbesiktning (yrkande 2).

10.11.2 Gällande bestämmelser

Regler om kontrollbesiktning finns i fordonskungörelsen (1972:595). Enligt 74 § kungörelsen skall periodiskt återkommande kontrollbesiktning ske för fordon från och med 1951 års modell.

10.11.3 Utskottets ställningstagande

Utskottet konstaterar att fordon av 1950 års modell eller tidigare årsmodell inte behöver kontrollbesiktigas. Utskottet förutsätter att regeringen överväger behovet av en rullande åldersgräns. Syftet med det nu behandlade motionsyrkandet torde därmed vara tillgodosett. Motion T452 (fp) yrkande 2 avstyrks följaktligen.

10.12 Regler för kontrollbesiktning inom EU

10.12.1 Motionsförslag

I motion T419 av Lars Björkman och Elizabeth Nyström (båda m) framhålls att svenskregistrerade bilar, oavsett var de körs, måste kontrolleras av AB Svensk Bilprovning. Motionärerna anser att motsvarande institutioner i andra länder inom gemenskapen bör kunna få besiktiga svenskregistrerade fordon (yrkande 1). Motionärerna vill också att Sverige skall verka för en harmonisering av EU:s regler så att medlemsstaters bilar kan besiktigas i annat EU-land (yrkande 2).

10.12.2 Utskottets ställningstagande

Enligt vad utskottet har inhämtat finns inom EU inga regler som möjliggör att den periodiska fordonskontrollen utförs i annat land än det där fordonet är registrerat. Utskottet förutsätter att regeringen, om den finner att det finns behov av en sådan harmonisering som motionärerna efterlyser, driver denna fråga inom ramen för EU-samarbetet. Med det anförda avstyrks motion T419 (m) yrkandena 1 och 2.

10.13 Regler för besiktning av motorcyklar

10.13.1 Motionsförslag

Johnny Gylling (kd) tar i motion T432 upp frågan om intervall för kontrollbesiktning av motorcyklar. Med hänsyn till att flertalet motorcyklar körs endast mellan 100 och 400 mil per år bör besiktningensintervall förlängas till två år för alla motorcyklar av årsmodell 1951 eller yngre. Dessutom bör motorcyklar med cylindervolym upp till 80 kubikcentimeter helt befrias från kravet på besiktning.

10.13.2 Gällande bestämmelser m.m.

Enligt fordonskungörelsen (1972:595) gäller att motorcykel skall inställas för kontrollbesiktning första gången senast två år efter ibrukttagandet och därefter vartannat år. Om mer än tio år har gått sedan fordonet första gången togs i bruk, skall dock fordonet inställas årligen (77 §). Trettio år efter årsmodellåret återgår besiktningensintervall till två år (77 a §). Motorcyklar som är äldre än av 1951 års modell behöver inte kontrollbesiktigas (74 §).

Enligt vad utskottet inhämtat pågår inom EU arbete med att ta fram ett direktiv rörande kontrollbesiktning av motorcyklar. Hittills har man från svensk sida bedömt det vara rimligt att motorcyklar äldre än tio år skall besiktigas varje år.

10.13.3 Utskottets ställningstagande

Enligt utskottets bedömning bör det i första hand ankomma på regeringen och Vägverket att bedöma vilka motorcyklar som skall kontrollbesiktigas och inom vilka intervall besiktningen skall ske. Motion T432 (kd) avstyrks följaktligen.

10.14 Flygande inspektioner

10.14.1 Motionsförslag

Enligt vad Johnny Gylling m.fl. (kd) inhämtat har Vägverket aviserat en halvering av ersättningen till polisens flygande inspektioner. I motion T210 hävdas att inspektionerna gör stor nytta dels genom sin blotta förekomst, dels genom att de kan stoppa trafiksäkerhetsfarliga tyngre fordon (yrkande 12).

I motion T430 kritiserar Lars Elinderson (m) verksamhetens omfattning och organisation. På grundval av ett ramavtal mellan Rikspolisstyrelsen och Vägverket ingår respektive polismyndighet avtal med "sin" vägverksregion. Systemet innebär en viss kvotering så att en viss andel av totalantalet inspektioner skall avse tunga respektive lätta fordon. Halva antalet "lätta" inspektioner skall vara miljökontroller. För att klara volymkraven och kvoteringsreglerna tvingas inspektörerna enligt motionären i huvudsak arbeta vid starkt trafikerade vägar. Därmed undgår förare av många dåliga fordon inspektion. Ett rörligare arbetssätt skulle bidra till ökad trafiksäkerhet. Vidare skulle en samlad inspektionsverksamhet effektivisera verksamheten. Dessutom borde inspektörerna ha rapporteringsrätt, anser motionären.

Elver Jonson (fp) uttalar i motion T452 att reglerna om flygande inspektion bör omfatta också veteranbilar, alltså fordon som är 50 år eller äldre (yrkande 1).

10.14.2 Bakgrund

Bestämmelser om flygande inspektion finns i 91–96 §§ fordonskungörelsen (1972:595). Syftet är att kontrollera beskaffenheten och utrustningen hos

motordrivet fordon eller släpfordon på väg eller under sådana omständigheter att det finns skäl att anta att fordonet har brister. Flygande inspektion förrättas av polisman eller bilinspektör som Rikspolisstyrelsen förordnat.

Det finns 85 bilinspektörer anställda vid polisen. Vägverket och Rikspolisstyrelsen samt Vägverkets regioner och polismyndigheterna har ingått överenskommelser på central respektive regional nivå om verksamhetens omfattning m.m. Avtalen reglerar också den ersättning som Vägverket skall betala till polisen. Ersättningen utgår per utförd inspektion och belastar anslagsposten 3 Myndighetsutövning inom anslaget A 2 Väghållning och statsbidrag (utgiftsområde 22).

De avtal som ingicks för år 1999 innebar att inspektörerna detta år skulle genomföra 103 500 inspektioner. Utskottet har erfarit att antalet genomförda inspektioner stannar vid ca 90 000.

Enligt vad utskottet inhämtat bedömer Vägverket att det finns stora rationaliseringsvinster att göra inom verksamheten. Inspektionerna bör kunna utföras med högre kvalitet. Verksamhetens inriktning måste förändras, anser Vägverket.

Frågan om bilinspektörernas arbete med förar- och fordonskontroller har nyligen varit föremål för debatt i riksdagen. Justitieministern anförde sålunda i ett svar på Johnny Gyllings interpellation 1999/2000:187 (prot. 1999/2000:60) att det, enligt vad hon hade inhämtat, pågick diskussioner mellan Rikspolisstyrelsen och Vägverket om en ramöverenskommelse för år 2000. Det var dock hennes förhoppning att kontrollerna skulle kunna bedrivas i tillräcklig omfattning. Hon sade sig också veta att Rikspolisstyrelsen uppfattade bilinspektörernas arbete som ett värdefullt komplement till övrigt övervakningsarbete.

Utskottet har erfarit att problem sammanhängande med inspektionsverksamheten nyligen har diskuterats under ett möte med representanter för Näringsdepartementet, Justitiedepartementet, Vägverket och Rikspolisstyrelsen.

Riksdagens revisorer har beslutat att, inom ramen för en granskning av AB Svensk Bilprovning, se över verksamheten med flygande inspektioner. En förstudie har utarbetats (1999/2000:6). Som ett led i granskningen skall Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI) på revisorernas uppdrag redovisa kunskapsläget när det gäller sambandet mellan fordonskontroll och trafiksäkerhetseffekter.

10.14.3 Utskottets ställningstagande

Utskottet konstaterar inledningsvis att verksamheten med *flygande inspektioner* hittills inte har kommit upp i den volym som statsmakterna uttalat som rimlig. I propositionen om trafiksäkerheten på vägarna under 2000-talet (prop. 1992/93:161) bedömde sålunda det föredragande statsrådet att antalet flygande inspektioner – vad som i propositionen kallades kvalitetskontroll på väg – fr.o.m. år 1994 borde kunna uppgå till minst ca 120 000. Av bakgrundsredovisningen framgår att resultatet för år 1999 beräknas bli betydligt sämre, ca 90 000. Denna volym motsvarar inte ens det mål för år 1999 som lagts fast i ramöverenskommelsen mellan Rikspolisstyrelsen och Vägverket. Det kan finnas flera anledningar till den bristande måluppfyllelsen. En för-

klaring kan vara att trafikinspektörerna aldrig opererar ensamma utan alltid tillsammans med annan polispersonal och att denna personal ofta tas i anspråk för andra uppgifter än trafikövervakning.

Utskottet upprepar sin bedömning att de mer kortsiktiga trafiksäkerhetsmålen, dvs. etappmålet för år 2007 och verksamhetsmålet för år 2000, inte torde komma att nås utan en intensifierad trafikövervakning. Enligt utskottets uppfattning utgör de flygande inspektionerna en viktig del av övervakningsarbetet. Det är därför angeläget att verksamheten inte bara får tillräcklig omfattning utan också bedrivs så effektivt som möjligt. Mot den bakgrunden välkomnar utskottet att berörda departement och myndigheter nu diskuterar verksamheten och att Riksdagens revisorer genomför en granskning av frågor om fordonskontroll samt om sambandet mellan sådan kontroll och trafiksäkerheten. Utskottet anser att resultatet av den pågående diskussionen och granskningen bör avvaktas. Med hänvisning härtill avstyrks motionerna T210 (kd) yrkande 12 och T430 (m).

Med anledning av motion T452 (fp) om *veteranbilar* konstaterar utskottet att flygande inspektion kan avse också äldre fordon. Med hänvisning härtill avstyrks yrkande 1 i nämnda motion.

11 Trafikbestämmelser

11.1 Hastighetsbegränsningar

11.1.1 Motionsförslag

Regeringen bör få i uppdrag att utreda förutsättningarna för en ändring av intervallen för hastighetsbegränsningar från 70–90–100 till 80–100–120 km/tim. Detta föreslår Carl G Nilsson (m) i motion T407. Åtgärden skulle, menar motionären, öka acceptansen och därmed efterlevnaden.

Leif Carlson och Nils Fredrik Aurelius (båda m) föreslår i motion T413 att högsta tillåten hastighet på motorväg skall vara 130 km/tim.

Samma uppfattning redovisar Magnus Jacobsson (kd) i motionerna T425 och T433. För en sådan höjning talar enligt motionären vägstandarderna, bilarnas prestanda och kravet på social acceptans.

Kjell Eldensjö (kd) uttalar i motion T416 att hastighetsgränserna måste bestämmas med hänsyn till sammantagna, rådande förhållanden. Därför bör införas ett system som ger möjlighet till ändring efter årstid.

Enligt vad Per-Richard Molén m.fl. (m) uttalar i motion T441 tycks hastighetsbegränsningar vara den enda åtgärd Vägverket för närvarande vill vidta för att öka trafiksäkerheten. Men hur skall allmänheten känna förtroende för insatser som enbart beror på bristande vägunderhåll, frågar sig motionärerna. I samma motion anförs att skyltad, automatisk hastighetsövervakning av den typ som provats på E 4 mellan Iggesund och Hudiksvall bör införas på alla farliga sträckor tills de hunnit åtgärdas (yrkande 7).

I motion T463 begär Gudrun Schyman m.fl. (v) en utredning om hastighets-sänkningars effekter på samhällsekonomin. Enligt motionärerna hävdar bl.a.

regeringen att näringslivets konkurrenskraft minskar om hastighetsgränserna sänks. Men flera rapporter antyder att förhållandet är det motsatta. De små tidsvinsterna äts upp av kostnader för ökat underhåll och fordonsslitage samt av olycks- och miljökostnader (yrkande 4).

Enligt vad Tuve Skånberg m.fl. (kd) anför i motion T464 måste varje hastighetsbegränsning upplevas som motiverad och väl avvägd. Därför bör det finnas fler gränser än i dag. Vidare får en begränsning aldrig sättas lägre än som är sakligt motiverat. I enlighet härmed bör t.ex. 30-skylltar utanför skolor tas bort under sommarloven. På goda motorvägar bör gränsen vara 120 km/tim. Polisens synliga övervakning bör öka liksom informationen om den nya differentieringspolicyn, anser motionärerna (yrkande 4).

11.1.2 Bakgrund

Hastighetsbegränsningars samhällsekonomiska effekter

Frågan om hastighetsbegränsningars effekter på samhällsekonomin har behandlats i olika sammanhang, bl.a. i underlagsrapporten Trafiksäkerhetsåtgärder (SAMPLAN, augusti 1999) till rapporten till Strategisk analys – slutrapportering av regeringsuppdrag om inriktningen av infrastrukturplaneringen för perioden 2002–2011 (SAMPLAN Rapport 1999:2). I underlagsrapporten redovisas ett kalkylexempel enligt vilket ”en måttligt sänkt hastighetsgräns med 2 km/tim sannolikt är samhällsekonomiskt lönsam”. Däremot är det tveksamt om ytterligare hastighetssänkningar är lönsamma, om hänsyn tas till kostnaderna för övervakning.

Dynamiska hastighetsbegränsningar

Regeringen har i regleringsbrevet för år 2000 uppdragit åt Vägverket att närmare undersöka förutsättningarna för s.k. dynamiska hastighetsgränser. Uppdraget skall avrapporteras i juni 2000.

Ändrade hastighetsbegränsningsintervall

År 1989 lämnade dåvarande Trafiksäkerhetsverket ett förslag till regeringen om ett nytt hastighetsbegränsningssystem. Detta system byggde på att bashastigheten skulle vara 80 km/tim och att man skulle kunna besluta om högre hastigheter på vägar med god standard. Om systemet genomförts hade det inneburit att ett antal av de vägar som nu är hastighetsbegränsade till 90 km/tim skulle få bashastigheten 80 km/tim.

Inom Vägverket pågår för närvarande en översyn av hastighetssystemet. Vidare driver verket under innevarande vinter ett försök med sänkt hastighet på ett visst vägnät. Försöket skall sedan utvärderas som underlag för beslut om en eventuell fortsättning.

I september 1998 fick Vägverket regeringens uppdrag att undersöka förutsättningarna för en hastighetshöjning på de säkraste motorvägarna. Vägverket konstaterade i sin redovisning av uppdraget i mars 1999 att det var möjligt att utan allvarliga konsekvenser höja hastigheten till 120 km/tim på 23 mil av totalt 140 mil motorväg, dock under förutsättning av ökad övervakning.

Enligt Vägverkets experter visar all hittillsvarande erfarenhet att höjda hastigheter påverkar säkerheten negativt. En höjning skulle visserligen ge bättre efterlevnad men samtidigt medföra högre hastigheter och därmed ökade risker. Att åstadkomma en bättre efterlevnad genom att höja hastighetsgränserna kan därför inte försvaras från trafiksäkerhetssynpunkt, anser Vägverket.

Försök med automatisk hastighetsövervakning

Vägverket och polisen har under tiomånadersperioden februari–november 1999 bedrivit försök med fast monterade övervakningskameror på E 4, sträckan Hudiksvall–Iggesund. Totalt mättes 56 906 fordon under sammanlagt cirka sex dygn. Försöket har enligt vad utskottet inhämtat givit goda resultat. Sålunda uppgick andelen fordon som körde över den skyltade hastigheten, 90 km/tim, till 2,6 %. Endast 0,9 % av fordonen kördes i hastigheter över 100 km/tim. Under försöksperioden inträffade inte en enda dödsolycka. Vägverket bedömer att medelhastigheten sjönk med ca 7 %. Dessutom rapporteras att övervakningen mött stor acceptans såväl hos lokalbefolkningen som bland trafikanterna. Övervakade sträckor har varit väl skyltade för att ingen trafikant skulle vara okunnig om vare sig gällande hastighetsgräns eller det faktum att automatisk övervakning bedrevs. Försöket föregicks av information till allmänheten.

11.1.3 Utskottets ställningstagande

Den i motion T463 (v) aktualiserade frågan om *hastighetsbegränsningars samhällsekonomiska effekter* har, såvitt utskottet kan bedöma, blivit föremål för omfattande studier. Frågan har på senare tid belysts i samband med inriktningsplaneringen för tioårsperioden 2002–2011 (jfr avsnitt 11.1.2). Utskottet föreslår med hänvisning härtill att riksdagen avslår motion T463 (v) yrkande 4.

Av bakgrundsredovisningen framgår att Vägverket för närvarande på regeringens uppdrag undersöker förutsättningarna för s.k. *dynamiska hastighetsbegränsningar*. Därmed torde syftet med de motioner som behandlar frågor om mer differentierade och mer flexibla hastighetsgränser bli tillgodosett utan någon riksdagens åtgärd. Följaktligen avstyrks motionerna T416 (kd) och T464 (kd) yrkande 4.

Som redovisats ovan pågår inom Vägverket en översyn av det nu tillämpade hastighetssystemet. Resultatet av översynen bör enligt utskottets mening

I tre motioner föreslås *höjd hastighetsgräns för motorväg*. Som utskottet redovisat ovan har Vägverket efter en särskild genomgång konstaterat att en höjning av hastighetsgränsen till 120 km/tim skulle vara möjlig utan allvarliga följder för trafiksäkerheten på 23 mil av totalt 140 mil motorväg, dock endast om åtgärden kombinerades med skärpt övervakning. Utskottet delar Vägverkets allmänna bedömning att höjda hastighetsgränser visserligen kan öka efterlevnaden men också leder till ökade hastigheter vilket i sin tur ökar trafiksäkerhetsriskerna. I ett läge där trafiksäkerhetsmålen är starkt hotade är utskottet inte berett att förorda höjda hastighetsgränser på motorväg. Motionerna T413 (m), T425 (kd) och T433 (kd) avstyrks följaktligen.

I motion T441 (m) föreslås att *automatisk kameraövervakning* införs på alla farliga vägsträckor tills dess att dessa har hunnit åtgärdas. Utskottet har ovan redovisat det försök som förra året genomfördes på E 4, sträckan Iggesund–Hudiksvall. Av regeringens 11-punktsprogram för ökad trafiksäkerhet framgår att automatisk kameraövervakning skall införas på särskilt farliga vägsträckor. Syftet med motionärernas förslag torde således bli tillgodosett utan någon särskild åtgärd från riksdagens sida. Motion T441 (m) yrkande 7 avstyrks därför.

11.2 Högersväng vid ljussignaler

11.2.1 Motionsförslag

I tre motioner föreslås ändrade regler vad gäller högersväng.

Sålunda uttalar Leif Carlson och Nils Fredrik Aurelius (båda m) i motion T405 att högersväng vid rött ljus borde vara tillåten om inte särskilda trafiksäkerhetsskäl motiverar förbud. Enligt motionärerna tillämpas en sådan ordning på många håll, bl.a. i nästan hela USA.

Samma uppfattning redovisar Elizabeth Nyström och Jeppe Johnsson (båda m) i motion T414. Tvärtemot vad alla skeptiker ansåg visade sig trafikrondeller fungera väl i tätortsmiljö. Tanken på att införa rätt till högersväng vid rödljus möts av samma motstånd. Men några trafiksäkerhetsskäl kan inte anföras, eftersom man även vid korsning utan trafiksignaler måste ta hänsyn till korsande trafik.

I motion T423 av Lars Elinderson (m) och Mikael Oscarsson (kd) krävs att vägmärkesförordningen ändras så att högersvängande trafik alltid har rätt att passera stopplinje och signal med iakttagande av de företrädesregler som gäller för icke ljusreglerade korsningar.

11.2.2 Gällande regler m.m.

Bestämmelser om korsande trafik och trafik i en vägkorsning finns i 3 kap. 18–29 §§ trafikförordningen (1998:1276).

Av 19 § förordningen följer att en förare som har stopplikt – eller skall stanna på grund av trafiksignal – skall stanna antingen vid stopplinje om sådan finns, eller omedelbart före signalen eller innan föraren kör in på den korsande vägen, leden eller spårområdet.

Enligt vad utskottet inhämtat får Vägverket inte sällan förslag som innebär rätt att köra mot rött vid högersväng i signalreglerad korsning. Förslagsställarna hänvisar ofta till att en sådan rätt föreligger i många delstater i USA. I en korsning med en signalanläggning som i huvudsak endast kan växla mellan att visa grönt i den ena eller andra färdriktningen skulle, bedömer verket, en möjlighet att få svänga till höger mot röd signal förbättra framkomligheten. Om det dessutom inte fanns några övergångsställen i korsningen kunde kanske detta kunna ske också utan att säkerheten sattes i fara. Verket noterar i sammanhanget att man i USA normalt tillåter högersväng mot rött endast i korsningar där det inte finns övergångsställen. Emellertid används i de flesta signalreglerade korsningar i Sverige sedan lång tid tillbaka en teknik som innebär att varje ankommande trafikant får grönt ljus om detta kan ske utan risk för konflikt med annan trafikant. En sådan lösning innebär problem om man samtidigt skall tillåta högersväng mot rött ljus. För de korsningar där högersvängar är frekventa, men det ändå inte finns skäl för ett särskilt signalreglerat fält för högersvängande fordon, används tekniken att anlägga ett särskilt fält utanför signalen som tillåter högersväng även när det är rött för rakt framgående trafik. I en sådan lösning är det också möjligt att skapa tillfredsställande säkerhet för gående i det fall det finns övergångsställen.

11.2.3 Utskottets ställningstagande

Utskottet bedömer mot bakgrund av inhämtad information att rätt till högersväng mot rött ljus visserligen i vissa fall skulle öka framkomligheten men samtidigt innebära ökade risker för andra trafikanter. Med hänsyn härtill, och till att det i första hand torde ankomma på Vägverket att bedöma dessa frågor, är utskottet inte berett att förorda något undantag från förbudet att stanna vid stopplikt eller vid rött ljus. Motionerna T405 (m), T414 (m) och T423 (m, kd) avstyrks följaktligen.

11.3 Väjningsplikt

11.3.1 Motionsförslag

I motion T431 tar Lars Elinderson (m) upp reglerna om väjningsplikt för motorfordon gentemot gående respektive cyklister. Bestämmelserna skapar osäkerhet, menar motionären. En fordonsförare kan ha väjningsplikt gentemot gående men inte gentemot cyklister och mopedförare på samma övergångsställe.

11.3.2 Gällande bestämmelser

Enligt 83 § vägtrafikkungörelsen (1972:603) skall en förare som närmar sig ett obevakat övergångsställe anpassa hastigheten så att han inte åstadkommer

fara för gående som är ute på övergångsstället eller som just skall gå ut på detta. Om det behövs för att lämna gående tillfälle att passera, skall föraren stanna. Motsvarande bestämmelse tillämpas också i fråga om obehövade cykelöverfarter.

Fr.o.m. den 1 maj 2000 gäller i stället enligt 3 kap. 61 § trafikförordningen (1998:1276) att en förare vid ett obehövadt övergångsställe har väjningsplikt mot gående som gått ut på eller just skall gå ut på övergångsstället. En förare som närmar sig en obehövadt cykelöverfart skall anpassa hastigheten så att det inte uppstår fara för cyklist och mopedförare som är ute på cykelöverfarten.

En cyklist eller mopedförare som skall färdas in på en väg från en cykelbana har väjningsplikt enligt 3 kap. 21 § trafikförordningen, oavsett om det finns en cykelöverfart eller inte. Om det finns en cykelöverfart skall cyklisten eller mopedföraren – i enlighet med 6 kap. 6 § trafikförordningen – ta hänsyn till fordon som närmar sig överfarten och får korsa vägen endast om det kan ske utan fara.

11.3.3 Utskottets ställningstagande

Enligt utskottets mening är det inte orimligt att cyklister och mopedförare – med hänsyn till den fara de kan orsaka – åläggs skyldigheter utöver dem som gäller för gående. Med det anförda avstyrks motion T431 (m). Utskottet förutsätter att Vägverket och NTF informerar om de trafikregler som gäller för cyklister och mopedförare.

11.4 Krav på användning av cykelhjälm

11.4.1 Motionsförslag

Gudrun Schyman m.fl. (v) anför i motion T463 att det bör finnas en beredskap hos berörda myndigheter för en kommande lag om obligatorisk cykelhjälmansvändning (yrkande 12).

Enligt vad Tuve Skånberg m.fl. (kd) anför i motion T464 bör cykelhjälmansvändningen främjas genom informationskampanjer. Någon lagstiftning bör alltså inte införas. Motionärerna hänvisar i sammanhanget till vad som hände efter det att Australien införde lagstiftning. Visserligen ökade användningen men samtidigt minskade cyklandet (yrkande 2).

11.4.2 Bakgrund

I det s.k. 11-punktsprogrammet för ökad trafiksäkerhet konstateras att drygt 50 cyklister omkommer årligen i trafiken medan många får allvarliga skador. Det är angeläget att den frivilliga användningen av cykelhjälm ökar.

I regleringsbrevet för Vägverket för år 2000 anföras att en sektorsuppgift för Vägverket är att främja en ökad användning av cykelhjälm.

Cykelhjälmansvändningen har sedan år 1995 utvecklats enligt följande.

År	Andel som använder cykelhjälm
1995	10 %
1996	17 %
1997	17 %
1998	18 %
1999	16 %

11.4.3 Utskottets ställningstagande

Utskottet kan konstatera att cykelhjälmsanvändningen stagnerat sedan år 1996 och till och med minskat något under år 1999. Detta är oroande med tanke på att cyklister löper stora risker i trafiken och svarar för drygt 7 % av alla dödsolyckor. Utskottet vidhåller emellertid sin uppfattning, bl.a. redovisad i betänkandet om nollvisionen och det trafiksäkra samhället (bet. 1997/98:TU4), att en ökad användning i första hand bör åstadkommas på frivillig väg och att Vägverket nogga bör följa utvecklingen. Av detta följer att utskottet avstyrker motion T463 (v) yrkande 12. Med utskottets ställningstagande torde syftet med motion T464 (kd) yrkande 2 bli tillgodosett utan något tillkännagivande från riksdagens sida. Yrkandet avstyrks följaktligen.

11.5 Parkeringsbestämmelser

11.5.1 Motionsförslag

Om en fordonsförare felaktigt har drabbats av felparkeringsavgift bör han kompenseras med ett belopp som minst motsvarar det som han avkrävs. Detta föreslår Siw Persson (fp) i motion T421.

I motion T447 anför Göran Norlander (s) att s.k. dubbelparkering bör föranleda parkeringsavgift genast, inte först efter tio minuter.

11.5.2 Bakgrund

Kompensation för felaktigt påförd felparkeringsavgift

Enligt lagen om felparkeringsavgift (SFS 1976:206) kan en utfärdad felparkeringsanmärkning undanröjas av polismyndighet efter ansökan om rättelse (8 §) eller efter anmälan om att betalningsansvaret bestrids (9 §). Avgiften skall dock betalas i föreskriven tid, även om sådan ansökan eller anmälan gjorts (7 §). År 1998 utfärdades enligt Vägverket sammanlagt drygt 1,1 miljoner parkeringsanmärkningar. Av dessa undanröjdes drygt 49 000, motsvarande 4,5 %.

Tidigare fanns regler om restitutionsränta i samband med att felparkeringsavgift undanröjts av polisen. Av förenklingsskäl togs dessa regler bort år 1997. Möjligen beroende på reglernas utformning var det i ytterst få fall som restitutionsränta utbetalades.

Bestämmelser om stannande och parkering finns i trafikförordningen (1998:1276). Av 3 kap. 55 § förordningen framgår att ett fordon inte får parkeras på en körbana bredvid ett annat fordon som stannats eller parkerats längs körbanans kant eller bredvid en anordning som ställts upp där. Enligt vad utskottet inhämtat finns det inget rättsligt hinder mot att felparkeringsavgift tas ut omedelbart. Vanligen förflyter det dock viss tid från det att ett misstänkt felparkerat fordon upptäcks tills dess att felparkeringsavgift utfärdas. Detta är en följd av att ett fordon kan vara uppställt utan att vara parke- rat, t.ex. i samband med av- eller pålastning av gods. Föraren kan därvid ha avlägsnat sig från fordonet för att transportera godset från fordonet till mot- tagaren ellere vice versa. Ärenden som avgjorts i domstol har visat att den tid som föraren i sådana fall är borta från fordonet kan uppgå till 10 minuter och mer. Av praktiska skäl avvaktar man därför viss tid med rapporteringen.

11.5.3 Utskottets ställningstagande

Enligt utskottets mening är den olägenhet som kan drabba en fordonsägare i samband med *felaktigt påförd felparkeringsavgift* inte av sådan storleksord- ning att regeringen bör överväga att införa regler om restitutionsränta eller annan kompensation. Utskottet avstyrker därför motion T421 (fp).

Nuvarande regler om felparkeringsavgift synes inte hindra att felparkerings- avgift omedelbart utfärdas i samband med s.k. *dubbelparkering*. Enligt ut- skottets bedömning skulle dock en strikt tillämpning av en sådan ordning allvarligt kunna försvåra varudistributionen. Det måste även i fortsättningen vara möjligt att, med de begränsningar som anges i trafikförordningen eller följer av lokala trafikföreskrifter, tillfälligt stanna ett fordon för att hämta eller lämna gods eller passagerare. Med det anförda avstyrks motion T447 (s).

11.6 Mobiltelefonering under bilkörning

11.6.1 Motionsförslag

I motion T444 föreslår Bengt Silfverstrand m.fl. (s) regler om skyldighet att använda s.k. handsfree-utrustning vid mobiltelefonering under bilkörning. Forskning har enligt motionärerna visat att användning av mobiltelefon under bilkörning ökar reaktionstiden med i genomsnitt 0,6 sekunder för unga förare och med 1,5 sekunder för äldre. Detta uppges motsvara en ökning av stoppträckan med 15 respektive 37 meter vid hastigheten 90 km/tim.

11.6.2 Utskottets ställningstagande

Utskottet behandlade ett liknande motionsyrkande våren 1999. Med anled- ning härav redovisade utskottet (bet. 1998/99:TU9) att regeringen i april 1995, efter att ha inhämtat Vägverkets yttrande, avvisade en framställning från Mobilteleleverantörerna, MTL, om obligatorisk användning av hands-

free-utrustning. I betänkandet sammanfattades resultaten av den forskning som Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI) bedrivit på området. Forskningen hade visat att förarnas körsätt påverkas vid telefonering under färd. Dock tydde genomförda undersökningar på att det egentliga problemet består däri att föraren gör två saker på samma gång, att föraren med andra ord delar sin uppmärksamhet mellan bilkörningen och telefonerandet.

Vidare konstaterade utskottet att teknikutvecklingen under senare år medfört att s.k. portabla handsfree-telefoner blivit allt vanligare samt att röststyrda mobiltelefoner börjat marknadsföras. Regeringen hade mottagit nya framställningar i ärendet. Utskottet utgick från att dessa ägnades en förutsättningslös prövning. Mot den bakgrunden ville inte utskottet förorda någon riksdagens åtgärd med anledning av motionen.

Enligt vad utskottet inhämtat har inget väsentligen nytt inträffat sedan riksdagen senast behandlade frågan. Utskottet anser att det bör ankomma på regeringen och Vägverket att ta ställning till frågan huruvida Sverige – i likhet med bl.a. Danmark och Norge – bör införa krav på handsfree-utrustning i samband med bilkörning. Med det anförda avstyrks motion T444 (s).

11.7 Framförande av moped

11.7.1 Motionsförslag

Enligt vad Maggi Mikaelsson (v) framför i motion T454 bör mopeder normalt framföras på väg och inte på cykelbana.

11.7.2 Gällande regler

Tvåhjuliga mopeder klass II skall vid färd på väg föras på cykelbana om sådan finns. Detta framgår av 3 kap. 6 § trafikförordningen (1998:1276). Om särskild försiktighet iakttas får dock sådana fordon framföras på körbanan, även om det finns en cykelbana, när det är lämpligare med hänsyn till färdmålets läge.

11.7.3 Utskottets ställningstagande

Frågan om mopeder på cykelbana har diskuterats under lång tid. Eftersom cykelbanan ofta är gemensam med gångbanan upplevs mopeden som både störande och farlig av framför allt gående. Samtidigt är mopeden från säkerhetssynpunkt inget lämpligt fordon att blanda med biltrafiken. När det nu har införts två mopedklasser har regeringen, vid avvägningen av de risker och olägenheter som uppstår i båda dessa fall, funnit att mopeder med den lägsta konstruktionshastigheten, klass II, i normalfallet skall framföras på cykelbana, medan den snabbare typen, klass I, skall framföras på körbanan. Vid avvägningen har också beaktats att det fr.o.m. den 1 april 2000 gäller krav på förarbevis för moped klass I. Därmed bedöms förare av sådana fordon ha större förutsättningar att samsas med den snabbare trafiken. Utskottet anser

11.8 Persontransport i buss

11.8.1 Motionsförslag

Enligt vad Christina Pettersson (s) hävdar i motion T461 bör det av säkerhetsskäl vara förbjudet att transportera resenärer stående i buss vid färd på motorväg eller motortrafikled.

11.8.2 Utskottets ställningstagande

Enligt utskottets mening är det från ren trafiksäkerhetssynpunkt olämpligt att bussresenärer färdas stående. Det gäller generellt men, som motionären framhåller, särskilt på vägar där högre fart är tillåten. Denna risk måste dock, menar utskottet, vägas mot den försämring av kollektivtrafikens kapacitet och den risk för ökad biltrafik som skulle följa av ett förbud. Utskottet förutsätter dels att regeringen och Vägverket följer frågan, dels att frågan beaktas i samband med upphandling av kollektivtrafik. Med det anförda avstyrks motion T461 (s).

11.9 Ansvar för lastsäkring

11.9.1 Motionsförslag

Frågan om vem eller vilka som bör ha ansvaret för att last är tillfredsställande säkrad tas upp i motion T458 av Sylvia Lindgren och Ronny Olander (båda s). Det är enligt motionärerna orimligt att föraren ensam skall vara ansvarig för bristfälligt säkrad last i ett logistiskt system där lastbäraren flyttas mellan olika aktörer. Föraren bör befrias från ansvar i de fall han ej haft möjlighet att kontrollera säkringen, anser motionärerna.

11.9.2 Gällande regler m.m.

Bestämmelser om fordons last finns i 3 kap. 78–80 §§ trafikförordningen och om fordons last vid färd på väg i 81–83 §§ samma kapitel. Bland annat stadgas i 80 § att last inte får medföras på eller i ett fordon på ett sådant sätt att den kan utgöra fara för person, orsaka skador på egendom, släpa efter eller falla av fordonet. Den förare som uppsåtligt eller av oaktsamhet bryter mot dessa bestämmelser döms enligt 14 kap. 3 § förordningen till penningböter.

Enligt vad utskottet inhämtat pågår inom Näringsdepartementet en översyn av vissa delar av lagstiftningen för att förbättra lastsäkringen. Översynen avser reglerna om tillträde till lastutrymmet och uppdragsgivarens ansvar. Vidare kan nämnas att Sjöfartsverket har ett uppdrag att utveckla lastsäkringen inom olika transportslag.

Frågor om lastsäkring har under senare år behandlats av utskottet vid olika tillfällen, dock inte ur den synvinkel som motionären anlägger och som alltså gäller fordonsförarens exklusiva ansvar för att lasten är tillfredsställande säkrad. Emellertid har utskottet i dessa sammanhang betonat att bristfällig lastning och säkring av gods utgör ett allvarligt trafiksäkerhetsproblem. Utskottet vidhåller självfallet denna uppfattning. Som framgått av redovisningen är frågor rörande lastsäkring för närvarande föremål för översyn, såväl inom Näringsdepartementet som inom Sjöfartsverket. Utskottet förutsätter att den fråga som motionären tar upp behandlas i dessa sammanhang. Det är, som framhålls i motionen, otillfredsställande att föraren bär det rättsliga ansvaret för bristande lastsäkring trots att föraren inte haft några möjligheter att kontrollera denna. Utskottet anser att regeringen bör se över denna fråga. Vad utskottet nu anfört bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

12 Förarutbildning

12.1 Motionsförslag

12.1.1 Utbildningskostnader

Per Erik Granström m.fl. (s) anför i motion T417 att kostnaderna för körkortsutbildning ofta överstiger 10 000 kr. En kostnadssänkning borde enligt motionärerna kunna åstadkommas genom utveckling av pedagogik, metodik och utrustning m.m.

12.1.2 Utvecklingen av antalet körkortshavare

Per-Richard Molén m.fl. (m) pekar i motion T441 på att andelen nya körkortshavare har minskat starkt under 1990-talet. Detta är, menar motionärerna, ett uttryck för att bilen inte längre upplevs som lika viktig och ett bevis för att Sverige har blivit ett fattigt land (yrkande 4).

12.1.3 Ett utbildningssystem i flera etapper

I motion T441 av Per-Richard Molén m.fl. (m) föreslås att ett förarutbildningssystem i flera etapper prövas. Inom ramen för ett sådant system bör det finnas möjligheter till privat övningskörning. På sikt borde det även vara möjligt att genomföra frivillig fortbildning (yrkande 5).

12.1.4 Utbildning i ekokörning

I motion T418 föreslår Gudrun Lindvall (mp) att allmän utbildning i s.k. ekokörning skall vara obligatorisk i all körkortsutbildning, detta som ett led i ansträngningarna att minska utsläppen av koldioxid. De som redan har körkort bör erbjudas subventionerad utbildning i ekokörning.

12.1.5 Fortbildning

I motion T436 föreslår Kenneth Lantz (kd) en ordning med frivillig körkortsförnyelse. Genom en sådan skulle skapas möjlighet till uppdatering av trafik-kunskaperna (yrkande 1).

I motion T451 föreslår Rigmor Ahlstedt (c), såvitt nu är i fråga, att bilförare skall genomgå fortbildning rörande trafikregler.

Det kommer ständigt nya trafikregler. Med hänvisning härtill föreslår Birgitta Carlsson och Rigmor Ahlstedt (båda c) i motion T462 obligatorisk fortbildning vart femte år (yrkande 3).

I samband med att körkortet förnyas vart tionde år bör anordnas frivillig vidareutbildning. Detta föreslår Tuve Skånberg m.fl. (kd) i motion T464. En avgift på 300 kr bör tas ut. Körkortshavaren bör få en check på motsvarande belopp. Denna kan han sedan använda för att uppdatera sina trafik-kunskaper under en lektion vid trafikskola (yrkande 12).

12.1.6 Privat övningskörning

I motion T406 kritiserar Olle Lindström och Ingvar Eriksson (båda m) det femåriga förbudet för den som fått sitt körkort återkallat att vara handledare vid övningskörning. Förbudstiden står enligt motionärerna inte i rimlig proportion till överträdelsen.

I motion T409 kräver Ulla-Britt Hagström (kd) åtgärder för att minska antalet olyckor vid privat övningskörning. Det är viktigt att unga förare debuterar under trygga och säkra former. Högre krav måste ställas på såväl den professionella som den privata förarutbildningen (yrkande 4).

Carina Hägg (s) föreslår i motion T445 att kravet på att en handledare måste ha haft körkort under en obruten femårsperiod ses över. En person som har sonat sitt brott skall enligt allmän rättsuppfattning inte straffas ytterligare, anför motionären.

I motion T446 föreslår Susanne Eberstein m.fl. (s) förbud mot medåkande vid privat övningskörning. Enligt motionärerna visar statistik att många passagerare skadas vid trafikolyckor med övningskörande förare.

12.2 Vissa bakgrundsuppgifter

Vägverkets förslag till förarutbildningssystem i flera etapper

Allmänt

I december 1997 fick Vägverket regeringens uppdrag att utarbeta förslag till utformning och införande av ett förarutbildningssystem i flera etapper. Syftet med det nya systemet skulle vara att nya förare kunde debutera på lägre

risknivå. En del av uppdraget redovisades i december 1998. I september 1999 presenterade Vägverket ett förslag till rapport. Efter remissbehandling tog verkets styrelse ställning till förslaget. Remissbehandlingen föranledde vissa modifieringar av förslaget. Ändringarna avsåg främst den förberedande utbildningen för elev och handledare, förenklade utbildningskontroller samt utmönstring av förslaget om krav på dubbelkommando. Efter dessa modifieringar överlämnades ett slutligt förslag till regeringen i november 1999.

Det föreslagna systemet innebär en utbildningsprocess som omfattar tre steg med mellanliggande utbildningskontroller. Minimitiden för processen skall vara tolv månader, oavsett den blivande förarens ålder. Dessutom skall varje utbildningssteg ha en egen minimitid, omgärdas av anpassade skyddsåtgärder samt omfatta ett obligatoriskt utbildningsmoment. Utbildningsprocessen skall avslutas med körkortsprov som genomförs av Vägverkets personal. Möjlighet till frivillig övningskörning på egen hand skall finnas under steg 3 i utbildningen.

Möjlighet till privat övningskörning

Enligt gällande regler finns möjlighet till privat övningskörning under uppsikt av godkänd handledare. Den som övningskör skall vara minst 16 år. Handledaren skall ha fyllt 24 år och sedan minst fem år i obruten följd ha haft körkort för det fordonsslag som övningskörningen avser. Handledaren skall ha vana och skicklighet att köra fordonet. Något förbud att medföra passagerare finns inte.

Möjligheten till privat övningskörning med godkänd handledare finns kvar i förslaget till ny förarutbildning, dock med vissa begränsningar med avseende på trafikmiljö under steg 1 och 2. Passagerare tillåts endast under steg 3.

Vägverket föreslår att spärtiden för den person som vill fungera som handledare men som fått sitt körkort återkallat skall minskas från fem till tre år. Detta skulle bl.a. innebära en anpassning till vad som gäller för övningskörning inom polisväsendet, Försvarsmakten och trafikskolorna. Verket betonar dock vikten av att handledaren utgör ett föredöme för eleven.

Utbildningskostnader

Enligt Vägverkets bedömningar uppgår den enskilde körkortstagarens kostnad för körkortsutbildning (personbil) för närvarande till mellan 8 000 kr och 12 000 kr. Enligt verkets ursprungliga förslag till nytt utbildningssystem skulle denna kostnad komma att öka med ca 4 000 kr. Med de modifieringar som därefter vidtagits beräknas kostnadsökningen stanna vid i genomsnitt ca 2 000 kr.

Utvecklingen av antalet körkortshavare

Enligt Bilindustriföreningens publikation Bilismen i Sverige 1999 har andelen körkortshavare bland 18-åringarna under den senaste tioårsperioden

minskat från 51 % till 33 %. Bland 19-åringarna har motsvarande andel minskat från 74 % till 50 %.

1999/2000:TU5

Fortbildning

Det finns inget som hindrar att den organisation eller det företag som så önskar anordnar frivillig vidareutbildning av sina förare. Sådan utbildning erbjuds t.ex. vid landets trafikövningsplatser och avser då ofta träning i bilkörning på halt underlag. Andra former av vidareutbildning är företagsinriktade kurser där bilkörning är en central del i företagets verksamhet.

Enligt vad utskottet inhämtat har försök genomförts med frivillig fortbildning av unga bilförare (det s.k. pilotprojektet 1992–1998). Försöken visade att rekryteringen krävde stora insatser. Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI) fann vid sin utvärdering av projektet att utbildningens genomförande och de praktiska inslagen värderades positivt medan det trafiksäkerhetsmässiga utfallet var mer tveksamt.

Körkortsförnyelse

Enligt 3 kap. 14 § körkortslagen (1998:488) skall ett körkort förnyas inom tio år efter det att det har utfärdats eller senast förnyats. Körkortet skall också förnyas om det har förstörts eller kommit bort eller om någon uppgift i det har ändrats. Frivillig körkortsförnyelse existerar inte som rättsligt begrepp.

12.3 Utskottets ställningstagande

Vägverket har i november 1999 lämnat ett förslag till stegvist förarutbildningssystem. Förslaget bereds för närvarande inom Regeringskansliet. Enligt utskottets bedömning kommer riksdagen att beredas möjlighet att ta ställning till samtliga de frågor som har tagits upp i nu behandlade motioner i samband med att riksdagen föreläggs förslag om ett nytt utbildningssystem. Utskottet anser att riksdagen inte bör föregripa pågående beredning. Med hänvisning härtill avstyrks motionerna T406 (m), T409 (kd) yrkande 4, T417 (s), T418 (mp), T436 (kd) yrkandena 1 och 2, T441 (m) yrkandena 4 och 5, T445 (s), T446 (s), T451 (c) i nu behandlad del, T462 (c) yrkande 3 och T464 (kd) yrkande 12.

13 Vissa körkortsfrågor

13.1 Motionsförslag

I motion T415 anför Yvonne Ångström och Kenth Skårvik (båda fp) att den som av hälsoskäl har förlorat sitt körkort visserligen kan ansöka om körkort med begränsad behörighet, men först sedan det gamla körkortet återkallats. Det nya körkortet borde kunna utfärdas samtidigt som det gamla dras in.

I motion T451 kräver Rigmor Ahlstedt (c) en översyn av körkortslagen. Numera gäller att alla yrkesförare över 45 år måste genomgå läkarkontroll i

samband med körkortsförnyelse. Motionären anser att regelbundna hälsokontroller borde införas för alla bilförare. Slutligen föreslås i motionen krav på ett särskilt godkännande för att köra s.k. minibuss.

I motion T464 föreslår Tuve Skånberg m.fl. (kd) en utredning om elektroniska körkort (yrkande 8). I samma motion föreslås en utredning om medicinsk prövning av äldre förare (yrkande 11).

I motion Sf637 kritiserar Lennart Daléus m.fl. (c) det förhållandet att de s.k. EU-körkortet måste innehålla uppgift om ursprungsland. Invandrare som fått svenskt medborgarskap skall anses som svenska, anser motionärerna (yrkande 8).

13.2 Vissa bakgrundsuppgifter

13.2.1 Elektroniska körkort

Med elektroniskt körkort avses vanligen ett körkort i kreditkortsformat till vilket fogats ett mikrochip med olika tänkbara funktioner. Sådana funktioner förutsätter en koppling mellan det elektroniska körkortet och elektroniska säkerhetssystem. Det finns teoretiskt sett många tänkbara tillämpningar. En kan vara att omöjliggöra olovlig körning när någon 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. Emellertid har CEDLIC, en arbetsgrupp med representanter för Nederländerna, Storbritannien och Sverige, i november 1999 överlämnat en rapport till EU-kommissionen med förslag om att detta förbud skall upphävas. Om förslaget blir positivt mottaget kan det enligt kommissionen förverkligas tidigast år 2006. Efter en svensk lagändring tar det enligt Vägverket ytterligare minst tio år innan alla svenska körkort – enligt nu gällande förnyelseregler – kan vara försedda med ett mikrochip.

Ett fullt utbyggt elektroniskt körkortssystem torde enligt Vägverket förutsätta harmoniserade EU-krav på obligatorisk fordonsutrustning, eftersom ensidiga krav från en medlemsstat skulle stå i strid med förbudet mot tekniska handelshinder. Dessutom saknas ett gemensamt europeiskt körkortsregister.

Vid en uppvaktning den 16 februari 2000 fick utskottet information om det arbete med utveckling av ett elektroniskt körkortssystem som pågår inom det svenska företaget Card Safety System AB. Projektet har fått visst statligt stöd från bl.a. Vägverket som emellertid under senare år avvisat framställningar om ytterligare medel, bl.a. för fältförsök.

13.2.2 Periodiska hälsokontroller

Enligt 3 kap. 12 § körkortslagen (1998:488) gäller körkortsbehörigheten C, CE, D eller DE tills dess 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.

Frågan om återkommande hälsokontroller för körkortshavare med A- eller B-behörighet har ofta diskuterats, uppger Vägverket, som emellertid tvivlar på att en skärpning av de medicinska kraven skulle ha stora effekter på trafiksäkerheten.

13.2.3 Särskilda behörighetskrav för förare av s.k. minibuss

Frågan om en särskild behörighet för förare av s.k. minibussar har övervägts inom Vägverket, bl.a. med avseende på olycksinblandning. Man har emellertid inte funnit något sådant samband mellan olyckorna som skulle motivera en särskild behörighet för dessa fordon.

13.2.4 Återkallelse av körkort på medicinska grunder

Enligt 5 kap. 3 § körkortslagen (1998:488) skall körkort återkallas i vissa närmare angivna fall, bl.a. om körkortshavarens förutsättningar för rätt att köra ett körkortspliktigt fordon är så väsentligt begränsade genom sjukdom, skada eller dylikt att han från trafiksäkerhetssynpunkt inte längre bör ha körkort. Efter slutligt beslut om återkallelse på nämnda grund får, enligt 14 § andra stycket, körkort utfärdas efter ansökan, om sökanden har körkortstillstånd.

Av 3 kap. 10 § körkortslagen framgår att 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 synnedläggelse som kan korrigeras med särskilda glasögon eller en nedsättning av rörelseförmågan som kan kompenseras med automatväxel. Om det däremot gäller en nedsättning som kräver undantag från Vägverkets föreskrifter är det inte möjligt att utnyttja villkorsbestämmelsen i 3 kap. 10 § körkortslagen. Som exempel kan nämnas att körkortshavaren förlorat mörkerseendet. I detta fall måste den som fått sitt körkort återkallat ansöka om körkortstillstånd och nytt körkort enligt vilket körkortshavaren endast har rätt att köra under dygnets ljusa timmar.

13.2.5 Uppgift om födelseland i EU-körkort

Enligt EU:s körkortsdirektiv krävs uppgift i körkortet om körkortshavarens födelseland. Efter kontakter med EU-kommissionen har Sverige emellertid fått tillstånd att utelämna uppgiften. I enlighet härmed har svenska körkort som utfärdats eller förnyats efter den 1 januari 2000 ett streck i stället för uppgift om födelseland. Uppgiften måste dock fortfarande finnas med i körkortsregistret.

Elektroniska körkort

Som framgått av bakgrundsredovisningen (avsnitt 13.2.1) pågår inom ett svenskt företag utveckling av ett system med elektroniska körkort. Utskottet bedömer att ett system av sådant slag, om det visade sig praktiskt genomförbart, skulle kunna ge väsentliga bidrag till trafiksäkerheten, t.ex. genom att hindra personer som fått sitt körkort återkallat på grund av rattonykterhet eller rattfylleri att köra bil. För närvarande gäller enligt EG:s körkortsdirektiv förbud mot att förse körkort med elektroniska anordningar. En arbetsgrupp har nyligen föreslagit att förbudet upphävs. Utskottet förutsätter att regeringen verkar för att frågan får en positiv lösning. Enligt vad utskottet inhämtat finns det vid Vägverket en arbetsgrupp som arbetar med frågan om elektroniska körkort. Utskottet förutsätter att Vägverket i sin egenskap av körkortsmyndighet arbetar för att modern teknologi, t.ex. i form av elektroniska körkort, utnyttjas som ett led i arbetet för ökad trafiksäkerhet. Med det anförda torde syftet med det nu behandlade motionsyrkandet bli tillgodosett. Något särskilt tillkännagivande från riksdagens sida torde inte vara erforderligt. Motion T464 (kd) yrkande 8 avstyrks följaktligen.

Periodiska hälsokontroller

Utskottet är, mot bakgrund av inhämtad information, för närvarande inte berett att förorda periodiska hälsokontroller för körkortshavare med A- eller B-behörighet. Följaktligen avstyrks motionerna T451 (c) i denna del och T464 (kd) yrkande 11.

Särskilda behörighetskrav för förare av s.k. minibuss

Olyckor där s.k. minibussar varit inblandade har fått stor uppmärksamhet under senare tid, sannolikt sammanhängande med att antalet drabbade ofta har varit stort vid sådana olyckor. Utskottet kan emellertid konstatera att Vägverket vid sin granskning av olyckorna inte funnit de samband som skulle kunna motivera en särskild behörighet för sådana fordon. Mot den bakgrunden anser utskottet att det nu behandlade motionsyrkandet inte bör föranleda någon riksdagens åtgärd. Motion T451 (c) avstyrks följaktligen i denna del. Utskottet förutsätter att Vägverket även fortsättningsvis följer utvecklingen och, om så skulle visa sig nödvändigt, uppmärksammar regeringen på behovet av lagändringar.

Återkallelse av körkort på medicinska grunder

Mot bakgrund av att nu gällande körkortslagstiftning trädde i kraft så sent som för ett drygt år sedan är utskottet inte nu berett att förorda någon förändring av reglerna om återkallelse av körkort på medicinska grunder. Utskottet förutsätter att regeringen och Vägverket följer utvecklingen. Med det anförda avstyrker utskottet motion T415 (fp).

Som framgår av bakgrundsredovisningen (avsnitt 13.2.5) synes frågan om markering av födelse-land i körkort ha fått en tillfredsställande lösning. Följaktligen påkallar den nu behandlade motionen inte någon riksdagens åtgärd. Motion Sf637 (c) yrkande 8 avstyrks således.

14 Trafiklärarutbildning

14.1 Motionsförslag

I motion T409 föreslår Ulla-Britt Hagström (kd) att trafiklärarutbildningen återförs till högskolan, bl.a. för att trafiklärarna skall kunna delta i forskning (yrkande 3).

Amanda Agestav (kd) föreslår i motion Ub430 en ändring av körkortsförordningen av innebörd att den som genomför utbildning i komvux eller högskola, eller utför praktikarbete till sådan utbildning, får utöva uppsikt vid övningskörning med personbil i trafikskola (yrkande 2).

14.2 Bakgrundsuppgifter

14.2.1 Trafiklärarutbildningens organisatoriska hemvist

För närvarande bedrivs trafiklärarutbildning inom komvux. Under perioden 1993–1997 bedrevs 80-poängsutbildning för trafiklärare vid tre högskolor. Utbildningen lades emellertid ned, delvis som följd av osäkerhet om trafiklärarutbildningens framtida hemvist. Enligt vad utskottet inhämtat har dåvarande Trafiksäkerhetsverket och senare Vägverket under tillsammans drygt 20 år förordat att trafiklärarutbildningen skall förläggas till högskolan. Frågan har senast aktualiserats i Vägverkets förslag om stegvist förarutbildningssystem.

14.2.2 Rätt att utöva uppsikt vid övningskörning

Enligt 8 kap. 8 § körkortsförordningen (1998:980), som trädde i kraft den 1 oktober 1998, får den som genomgår trafiklärarutbildning i komvux och utför praktikarbete till sådan utbildning utöva uppsikt vid övningskörning med personbil i trafikskola. Tidigare gällde att också den som genomgick trafiklärarutbildning vid högskola fick utöva sådan uppsikt. Vägverket uppger att denna ändring bidrog till att högskolorna inte vågade fortsätta sin trafiklärarutbildning eftersom de inte kunde garantera eleverna goda praktikförutsättningar.

14.3 Utskottets ställningstagande

Utskottet förutsätter att regeringen, i samband med beredningen av Vägverkets förslag till stegvist förarutbildningssystem, överväger den viktiga frågan om i vilka former trafiklärarutbildningen skall bedrivas. Enligt utskottets mening finns starka skäl för att trafiklärarutbildning skall bedrivas på hög-

skolenivå. Utskottet bör dock inte föregripa resultatet av det pågående beredningsarbetet. Med hänvisning härtill avstyrks motionerna T409 (kd) yrkande 3 och Ub430 (kd) yrkande 2.

1999/2000:TU5

Utskottet hemställer

1. beträffande *trafiksäkerhetsfrågor av mer övergripande art*
att riksdagen avslår motionerna 1999/2000:T209 yrkande 5, 1999/2000:T210 yrkande 11, 1999/2000:T211, 1999/2000:T441 yrkandena 6 och 8, 1999/2000:T463 yrkandena 1–2, 13 och 24 samt 1999/2000:So226 yrkande 7,

2. beträffande *behovet av ökad trafikövervakning*
att riksdagen avslår motion 1999/2000:T463 yrkandena 9 och 16,

3. beträffande *den tunga vägtrafikens regelefterlevnad*
att riksdagen avslår motion 1999/2000:T463 yrkande 19,

4. beträffande *det övergripande ansvaret för trafiksäkerhetsarbetet*
att riksdagen avslår motion 1999/2000:T463 yrkande 15,

res. 1 (v)

5. beträffande *kommunalt trafiksäkerhetsarbete*
att riksdagen avslår motionerna 1999/2000:T441 yrkande 11, 1999/2000:T463 yrkande 23 och 1999/2000:T464 yrkande 14,

6. beträffande *inrättande av trafikoffertjourer*
att riksdagen med bifall till motion 1999/2000:T441 yrkande 13 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet anför,

7. beträffande *inrättande av en vägtrafikinspektion*
att riksdagen avslår motionerna 1999/2000:T439 och 1999/2000:T441 yrkande 12,

8. beträffande *resurser och resursanvändning*
att riksdagen avslår motionerna 1999/2000:T434, 1999/2000:T435 yrkande 1 och 1999/2000:T441 yrkandena 1 och 10,

res. 2 (m)

9. beträffande *särskilt farliga vägsträckor*
att riksdagen avslår motionerna 1999/2000:T213 yrkande 2 och 1999/2000:T463 yrkande 3,

10. beträffande *kostnadseffektiva trafiksäkerhetsåtgärder m.m.*
att riksdagen avslår motion 1999/2000:T463 yrkandena 17, 18 och 22,

res. 3 (v)

11. beträffande *övriga frågor*
att riksdagen avslår motion 1999/2000:T464 yrkandena 9, 15 och 16,

12. beträffande *ökat oberoende för NTF*
att riksdagen avslår motion 1999/2000:T463 yrkande 14,

res. 4 (v)

13. beträffande *allmänt om attityd- och beteendepåverkan*
att riksdagen avslår motionerna 1999/2000:T424 och 1999/2000:T464 yrkande 13,

14. beträffande *bilbältesanvändning*
att riksdagen avslår motion 1999/2000:T464 yrkande 1,

15. beträffande *bilbältesmätningar*
att riksdagen avslår motion 1999/2000:T441 yrkande 9,

16. beträffande *ökad trafiknykterhet*
att riksdagen avslår motion 1999/2000:T464 yrkandena 5 och 6,
17. beträffande *bilfri dag i Europas städer*
att riksdagen avslår motion 1999/2000:T429,
18. beträffande *olycksfallsstatistik*
att riksdagen avslår motionerna 1999/2000:T401 yrkande 1 och 1999/2000:T441 yrkandena 2 och 3,
res. 5 (m, v, c)
19. beträffande *internationellt arbete*
att riksdagen avslår motion 1999/2000:T435 yrkande 2,
res. 6 (m)
20. beträffande *alkolås*
att riksdagen avslår motionerna 1999/2000:T463 yrkande 10 och 1999/2000:T464 yrkande 7,
res. 7 (v, kd, fp)
21. beträffande *åtgärder mot pisksnärtskador*
att riksdagen avslår motion 1999/2000:So329 yrkande 2,
22. beträffande *fordonsvikter*
att riksdagen avslår motion 1999/2000:T420,
res. 8 (m)
23. beträffande *fordonens yttre utformning*
att riksdagen avslår motion 1999/2000:T463 yrkande 25,
24. beträffande *krav på bälten i långfärdsbussar*
att riksdagen avslår motion 1999/2000:T426,
25. beträffande *bilbältesutrustning i personbil*
att riksdagen avslår motion 1999/2000:T463 yrkande 11,
26. beträffande *ägarregistrering*
att riksdagen avslår motionerna 1999/2000:T443 och 1999/2000:T463 yrkande 8,
res. 9 (v)
27. beträffande *fordonsskyltning*
att riksdagen avslår motionerna 1999/2000:T403, 1999/2000:T404, 1999/2000:T408 och 1999/2000:K275 yrkande 2,
res. 10 (m)
28. beträffande *kontrollbesiktning*
att riksdagen avslår motionerna 1999/2000:T410 och 1999/2000:T411,
res. 11 (m, kd, c, fp)
29. beträffande *regler för besiktning av importerade bilar*
att riksdagen avslår motionerna 1999/2000:T402 och 1999/2000:T437,
30. beträffande *regler för besiktning av äldre fordon*
att riksdagen avslår motion 1999/2000:T452 yrkande 2,
31. beträffande *regler för kontrollbesiktning inom EU*
att riksdagen avslår motion 1999/2000:T419,
res. 12 (m)
32. beträffande *regler för besiktning av motorcyklar*
att riksdagen avslår motion 1999/2000:T432,

33. beträffande *flygande inspektioner*
att riksdagen avslår motionerna 1999/2000:T210 yrkande 12 och 1999/2000:T430,

34. beträffande *veteranbilar*
att riksdagen avslår motion 1999/2000:T452 yrkande 1,

35. beträffande *hastighetsbegränsningars samhällsekonomiska effekter*

att riksdagen avslår motion 1999/2000:T463 yrkande 4,

res. 13 (v)

36. beträffande *dynamiska hastighetsbegränsningar*
att riksdagen avslår motionerna 1999/2000:T416 och 1999/2000:T464 yrkande 4,

res. 14 (kd, c)

37. beträffande *ändrade hastighetsbegränsningsintervall*
att riksdagen avslår motion 1999/2000:T407,

res. 15 (m) – delvis

38. beträffande *höjd hastighetsgräns för motorväg*
att riksdagen avslår motionerna 1999/2000:T413, 1999/2000:T425 och 1999/2000:T433,

res. 15 (m) – delvis

39. beträffande *automatisk kameraövervakning*
att riksdagen avslår motion 1999/2000:T441 yrkande 7,

40. beträffande *högersväng vid ljussignal*
att riksdagen avslår motionerna 1999/2000:T405, 1999/2000:T414 och 1999/2000:T423,

res. 16 (m, kd, fp)

41. beträffande *väjningsplikt*
att riksdagen avslår motion 1999/2000:T431,

42. beträffande *krav på användning av cykelhjälm*
att riksdagen avslår motionerna 1999/2000:T463 yrkande 12 och 1999/2000:T464 yrkande 2,

43. beträffande *felaktigt påförd felparkeringsavgift*
att riksdagen avslår motion 1999/2000:T421,

44. beträffande *dubbelparkering*
att riksdagen avslår motion 1999/2000:T447,

45. beträffande *mobilttelefonering under bilkörning*
att riksdagen avslår motion 1999/2000:T444,

res. 17 (v)

46. beträffande *framförande av moped*
att riksdagen avslår motion 1999/2000:T454,

47. beträffande *persontransport i buss*
att riksdagen avslår motion 1999/2000:T461,

48. beträffande *ansvaret för lastsäkring*
att riksdagen med anledning av motion 1999/2000:T458 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet anför,

49. beträffande *förarutbildning*
att riksdagen avslår motionerna 1999/2000:T406, 1999/2000:T409 yrkande 4, 1999/2000:T417, 1999/2000:T418, 1999/2000:T436,

1999/2000:T441 yrkandena 4 och 5, 1999/2000:T445, 1999/2000:T446, 1999/2000:T451 i denna del, 1999/2000:T462 yrkande 3 och 1999/2000:T464 yrkande 12,

50. beträffande *elektroniska körkort*
att riksdagen avslår motion 1999/2000:T464 yrkande 8,

51. beträffande *periodiska hälsokontroller*
att riksdagen avslår motionerna 1999/2000:T451 i denna del och 1999/2000:T464 yrkande 11,

52. beträffande *särskilda behörighetskrav för förare av s.k. minibus*
att riksdagen avslår motion 1999/2000:T451 i denna del,

53. beträffande *återkallelse av körkort på medicinska grunder*
att riksdagen avslår motion 1999/2000:T415,

54. beträffande *uppgift om födelseland i EU-körkort*
att riksdagen avslår motion 1999/2000:Sf637 yrkande 8,

55. beträffande *trafiklärarutbildning*
att riksdagen avslår motionerna 1999/2000:T409 yrkande 3 och 1999/2000:Ub430 yrkande 2.

1999/2000:TU5
Hemställan

Stockholm den 7 mars 2000

På trafikutskottets vägnar

Monica Öhman

I beslutet har deltagit: Monica Öhman (s), Sven Bergström (c), Per-Richard Molén (m), Jarl Lander (s), Hans Stenberg (s), Karin Svensson Smith (v), Johnny Gylling (kd), Tom Heyman (m), Krister Örnfjäder (s), Lars Björkman (m), Monica Green (s), Inger Segelström (s), Stig Eriksson (v), Birgitta Wistrand (m), Mikael Johansson (mp), Kenth Skårvik (fp) och Magnus Jacobsson (kd).

1. Det övergripande ansvaret för trafiksäkerhetsarbetet (mom. 4)

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

Som vi närmare redovisar i motion T463 (v) krävs en intensifierad trafikövervakning om det skall vara möjligt att uppnå de av statsmakterna fastlagda trafiksäkerhetsmålen. Med nuvarande ansvarsförhållanden finns det risk för en konflikt mellan de intressen inom Vägverket som vill främja fysiska trafiksäkerhetsåtgärder och dem som vill satsa mer på andra åtgärder. Därför bör regeringen utreda förutsättningarna för ett överförande av det övergripande trafiksäkerhetsansvaret från Vägverket till Rikspolisstyrelsen.

Vi anser att utskottets hemställan under 4 bort ha följande lydelse:

4. beträffande *det övergripande ansvaret för trafiksäkerhetsarbetet* att riksdagen med bifall till motion 1999/2000:T463 yrkande 15 som sin mening ger regeringen till känna vad ovan anför,

2. Resurser och resursanvändning (mom. 8)

Per-Richard Molén (m), Tom Heyman (m), Lars Björkman (m) och Birgitta Wistrand (m) anför:

Regeringen har under år 1999 presenterat ett program i 11 punkter för ökad trafiksäkerhet. Vi noterar att programmet saknar en satsning på nybyggnation. Som vi anför i motion T213 (m) är hög vägstandard det bästa sättet att höja trafiksäkerheten.

De resurser som i den nationella vägplanen har reserverats för fysiska trafiksäkerhetsåtgärder, jämte de medel som därefter har omdisponerats till ändamålet, totalt 6,5 miljarder kronor, är enligt vår uppfattning otillräckliga. Som vi redovisar i motion T441 (m) torde krävas 4,5 miljarder kronor enbart för att åtgärda de 100 farligaste vägsträckorna.

Vidare bör enligt vår mening beaktas vad som föreslås i motion T434 (m), nämligen att man vid all nybyggnation samt vid reparationer och underhåll av vägnätet skall använda den teknik som bäst tillgodoser trafiksäkerhetskraven.

Slutligen anser vi att regeringen, i enlighet med vad som föreslås i motion T435 (m), bör redovisa trafiksäkerhetseffekterna vad bl.a. gäller väginvesteringar. Om man lägger samman trafiksäkerhetseffekter, miljöeffekter och kortare restider inser man lätt de samhällsekonomiska skälen att satsa på väginvesteringar. Regeringen borde åtminstone redovisa vad den förda politiken kostar i form av människoliv och invaliditet.

Vi anser att utskottets hemställan under 8 bort ha följande lydelse:

8. beträffande *resurser och resursanvändning*
att riksdagen med bifall till motionerna 1999/2000:T434, 1999/2000:T435 yrkande 1 och 1999/2000:T441 yrkandena 1 och 10 som sin mening ger regeringen till känna vad ovan anförs,

3. Kostnadseffektiva trafiksäkerhetsåtgärder m.m. (mom. 10)

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

Som redovisas i motion T463 (v) kostar det cirka en miljard kronor att rädda ett liv per år genom att bygga motorväg. Mer traditionella åtgärder på befintliga vägar beräknas spara ett människoliv per år för ca 130 miljoner kronor. Genom mittseparering av 13-metersvägar kan man uppnå samma resultat till ännu lägre belopp, 30–60 miljoner kronor. Används motsvarande medel till bilinspektörer, hastighetskameror och trafikpoliser kan ännu större nytta vad gäller trafiksäkerhet erhållas. Enligt vår uppfattning bör Vägverket genomföra de mest kostnadseffektiva åtgärderna för att förbättra trafiksäkerheten. Det innebär att satsningar på fysiska trafiksäkerhetsåtgärder inte får ske på bekostnad av den tillsyn som behövs för att bestämmelserna om nykterhet, bilbälten, hastighet etc. skall efterlevas.

Vi anser att utskottets hemställan under 10 bort ha följande lydelse:

10. beträffande *kostnadseffektiva trafiksäkerhetsåtgärder m.m.*
att riksdagen med bifall till motion 1999/2000:T463 yrkandena 17, 18 och 22 som sin mening ger regeringen till känna vad ovan anförs,

4. Ökat oberoende för NTF (mom. 12)

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

Riksrevisionsverket (RRV) har nyligen utvärderat NTF. RRV har funnit att verksamheten bäst främjas genom att organisationen finansieras med projektbidrag. En sådan lösning skulle ytterligare öka NTF:s beroende av Vägverket. Som framhålls i motion T463 (v) skulle NTF:s effektivitet öka om organisationen gjordes ekonomiskt oberoende av Vägverket.

Vi anser att utskottets hemställan under 12 bort ha följande lydelse:

12. beträffande *ökat oberoende för NTF*
att riksdagen med bifall till motion 1999/2000:T463 yrkande 14 som sin mening ger regeringen till känna vad ovan anförs,

5. Olycksfallsstatistik (mom. 18)

Sven Bergström (c), Per-Richard Molén (m), Karin Svensson Smith (v), Tom Heyman (m), Lars Björkman (m), Stig Eriksson (v) och Birgitta Wistrand (m) anför:

Olycksfallsstatistiken är behäftad med stora brister Detta framgår bl.a. av Kommunförbundets s.k. olycksbok. Eftersom endast polisrapporterade

olyckor rapporteras kommer många olyckor vari inga motorfordon är inblandade inte med i statistiken. Detsamma gäller olyckor med spårbundna fordon. Ett stort problem gäller också olyckor där skadorna, t.ex. whiplashskador, ger sig till känna först en tid efter olyckan. Mot denna bakgrund bör, som föreslås i motion T441 (m), statistiksystemet ses över. Som föreslås i motion T401 (c) bör översynen också ta upp frågan om förekomsten av alkohol i samband med en olycka.

Vi anser att utskottets hemställan under 18 bort ha följande lydelse:

18. beträffande *olycksfallsstatistik*
att riksdagen med bifall till motion 1999/2000:T441 yrkandena 2 och 3 samt med anledning av motion 1999/2000:T401 yrkande 1 som sin mening ger regeringen till känna vad ovan anförs,

6. Internationellt arbete (mom. 19)

Per-Richard Molén (m), Tom Heyman (m), Lars Björkman (m) och Birgitta Wistrand (m) anför:

Som närmare redovisas i motion T435 (m) borde Sverige med en fordonsindustri som är världsledande på säkerhetsområdet ha kunnat påverka EU:s lagstiftningsarbete. Men i stället har Sverige ensidigt fokuserat på åtgärder för att skapa efterfrågan på säkrare fordon. Som exempel kan nämnas Vägverkets projekt Transportkvalitet, där verket lägger ned ca 30 miljoner kronor på att påverka kommuner, myndigheter och företag. Resurserna skulle göra större nytta om de användes för att aktivt driva EU:s lagstiftning vad t.ex. gäller bältespåminnersystem och krav på whiplashskydd.

Vi anser att utskottets hemställan under 19 bort ha följande lydelse:

19. beträffande *internationellt arbete*
att riksdagen med bifall till motion 1999/2000:T435 yrkande 2 som sin mening ger regeringen till känna vad ovan anförs,

7. Alkolås (mom. 20)

Karin Svensson Smith (v), Johnny Gylling (kd), Stig Eriksson (v), Kenth Skårvik (fp) och Magnus Jacobsson (kd) anför:

Rattfylleri är ett av de allvarligaste trafiksäkerhetsproblemen. Årligen orsakar alkoholen många olyckor med dödade och skadade. Som närmare utvecklas i motionerna T463 (v) och T464 (kd) krävs, förutom intensifierad övervakning, att rattfylleri motverkas med hjälp av modern teknik. På marknaden finns redan s.k. alkolås som hindrar alkoholpåverkade personer att starta sitt fordon. Sådana anordningar bör komma till ökad användning. Vi ser därför positivt på det försöksprojekt som Vägverket för närvarande genomför i tre län och som innebär att de som dömts för rattfylleri får behålla sin körkortsbehörighet på villkor att de använder alkolås och dessutom genomgår behandling för sitt missbruk. Vi vill i sammanhanget betona att de som dömts för rattfylleri efter avtjänat straff endast bör få behålla sin körkortsbehörighet på villkor att de använder alkolås.

Vi anser att utskottets hemställan under 20 bort ha följande lydelse:

20. beträffande *alkolås*
att riksdagen med bifall till motionerna 1999/2000:T463 yrkande 10 och 1999/2000:T464 yrkande 7 som sin mening ger regeringen till känna vad ovan anføres,

8. Fordonsvikter (mom. 22)

Per-Richard Molén (m), Tom Heyman (m), Lars Björkman (m) och Birgitta Wistrand (m) anför:

Enligt 2 kap. 5 § körkortslagen (1998:488) avser förarbehörigheten B bl.a. person- bil med totalvikt av högst 3,5 ton och lätt lastbil samt enbart ett lätt släpfordon kopplat till sådana bilar. Med lätt släpfordon avses enligt körkortsförordningen (1998:980) 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 dragfordonets och släpfordonets sammanlagda totalvikt inte överstiger 3,5 ton. Denna totalviktsbegränsning innebär att det inte är möjligt att utföra dragtransporter med en tyngre men säkrare dragbil. Som föreslås i motion T420 (m) bör denna brist rättas till. En utredning bör se över regelverket.

Vi anser att utskottets hemställan under 22 bort ha följande lydelse:

22. beträffande *fordonsvikter*
att riksdagen med bifall till motion 1999/2000:T420 som sin mening ger regeringen till känna vad ovan anføres,

9. Ägarregistrering (mom. 26)

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

Det finns uppgifter om att allt fler skriver över fordon på minderåriga för att på det sättet slippa betala fordonsskatt och parkeringsavgifter. Denna lucka i lagstiftningen bör täppas till. Frågan har betydelse också i samband med kameraövervakning där förare eller ägare kan åläggas att komma in med förklaringar. Förhållandet har i flera fall försvårat trafiksäkerhetsarbetet och utnyttjats på ett kriminellt sätt. Som föreslås i motion T463 (v) bör inte minderåriga kunna stå som registrerade ägare till vägtrafikfordon.

Vi anser att utskottets hemställan under 26 bort ha följande lydelse:

26. beträffande *ägarregistrering*
att riksdagen med bifall till motion 1999/2000:T463 yrkande 8 och med anledning av motion 1999/2000:T443 som sin mening ger regeringen till känna vad ovan anføres,

10. Fordonsskyltning (mom. 27)

1999/2000:TU5
Reservationer

Per-Richard Molén (m), Tom Heyman (m), Lars Björkman (m) och Birgitta Wistrand (m) anför:

Den s.k. gemenskapsmodellen av registreringsskylt har införts i flera EU-stater. Denna skylt har ett blått fält, en cirkel med EU-flaggans tolv gula stjärnor samt en bokstavskombination som anger medlemsstat. Som föreslås i motionerna T403 (m), T404 (m) och T408 (m) bör Sverige införa denna skylt, som obligatorisk vid nyregistrering men också på frivillig väg. Vidare bör Sverige, vilket föreslås i motion K275 (m), verka för att gemenskapsmodellen godkänns också utanför EU.

Vi anser att utskottets hemställan under 27 bort ha följande lydelse:

27. beträffande *fordonsskyltning*
att riksdagen med bifall till motionerna 1999/2000:T403, 1999/2000:T404, 1999/2000:T408 och 1999/2000:K275 yrkande 2 som sin mening ger regeringen till känna vad ovan anför,

11. Kontrollbesiktning (mom. 28)

Sven Bergström (c), Per-Richard Molén (m), Johnny Gylling (kd), Tom Heyman (m), Lars Björkman (m), Birgitta Wistrand (m), Kenth Skårvik (fp) och Magnus Jacobsson (kd) anför:

Våren 1994 godkände riksdagen att fristående, ackrediterade besiktningsföretag i konkurrens skulle få utföra den kontrollbesiktning av fordon som AB Svensk Bilprovning hade monopol på. Avvecklingen av monopolet fördröjdes emellertid av den socialdemokratiska regeringen och på hösten 1996 beslutade riksdagen att AB Svensk Bilprovning skulle ha fortsatt ensamrätt att utföra kontrollbesiktningar. Som föreslås i motionerna T410 (m) och T411 (m) är det nu hög tid att 1994 års beslut om avveckling av bilprovningensmonopolet genomförs. Detta bör ges regeringen till känna.

Vi anser att utskottets hemställan under 28 bort ha följande lydelse:

28. beträffande *kontrollbesiktning*
att riksdagen med bifall till motionerna 1999/2000:T410 och 1999/2000:T411 som sin mening ger regeringen till känna vad ovan anför,

12. Regler för kontrollbesiktning inom EU (mom. 31)

Per-Richard Molén (m), Tom Heyman (m), Lars Björkman (m) och Birgitta Wistrand (m) anför:

Enligt gällande regler skall svenskregistrerade bilar kontrollbesiktigas av AB Svensk Bilprovning, var i världen de än råkar vara. Som föreslås i motion T419 (m) bör reglerna ändras så att bilarna kan besiktigas i det land där de befinner sig. Dessutom bör Sverige verka för en harmonisering av EU:s regler så att medlemsstaternas bilar kan besiktigas i annat EU-land.

Vi anser att utskottets hemställan under 31 bort ha följande lydelse:

31. beträffande *regler för kontrollbesiktning inom EU*
att riksdagen med bifall till motion 1999/2000:T419 som sin mening
ger regeringen till känna vad ovan anför,

13. Hastighetsbegränsningars samhällsekonomiska effekter (mom. 35)

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

Näringslivets konkurrenskraft sägs minska om hastighetsgränserna sänks. Detta hävdar även regeringen. Men flera rapporter indikerar motsatsen. Den lilla tidsvinsten äts upp av kostnaden för ökat underhåll, fordonsslitage samt av olycks- och miljökostnader. När det gäller gods är det snarare vetskapen om när transporten anländer som är viktigast, inte transporthastigheten. Som föreslås i motion T463 (v) bör denna fråga analyseras närmare.

Vi anser att utskottets hemställan under 35 bort ha följande lydelse:

35. beträffande *hastighetsbegränsningars samhällsekonomiska effekter*
att riksdagen med bifall till motion 1999/2000:T463 yrkande 4 som
sin mening ger regeringen till känna vad ovan anför,

14. Dynamiska hastighetsbegränsningar (mom. 36)

Sven Bergström (c), Johnny Gylling (kd) och Magnus Jacobsson (kd) anför:

För acceptansen är det enligt vår uppfattning viktigt att varje hastighetsbegränsning upplevs som motiverad och väl avvägd. Som redovisas i motion T464 (kd) bör det finnas fler gränser än i dag, både lägre och högre. Vidare bör, som föreslås i motion T416 (kd), ett system införas som ger möjlighet till ändring av hastighetsgräns efter årstid.

Dessutom får en begränsning aldrig sättas lägre än vad som är sakligt motiverat. I enlighet härmed bör t.ex. 30-skylltning tas bort vid skola under sommarlov. Vi anser att utskottets hemställan under 36 bort ha följande lydelse:

36. beträffande *dynamiska hastighetsbegränsningar*
att riksdagen med bifall till motionerna 1999/2000:T416 och
1999/2000:T464 yrkande 4 som sin mening ger regeringen till känna
vad ovan anför,

15. Ändrade hastighetsbegränsningsintervall och höjd hastighetsgräns för motorväg (mom. 37 och 38)

Per-Richard Molén (m), Tom Heyman (m), Lars Björkman (m) och Birgitta Wistrand (m) anför:

Som föreslås i motion T407 (m) bör regeringen få i uppdrag att utreda förutsättningarna för en ändring av intervallen för hastighetsbegränsningar från

70–90–100 till 80–100–120 km/tim. En sådan åtgärd skulle enligt vår mening öka förståelsen och därmed förbättra efterlevnaden.

Vidare är det som anges i motionerna T413 (m), T425 (kd) och T433 (kd), med tanke på vägstandarden och bilarnas prestanda, rimligt att högsta tillåten hastighet på motorväg höjs till 130 km/tim. En sådan åtgärd skulle öka acceptansen och därmed minska antalet hastighetsöverträdelser.

Vi anser att utskottets hemställan under 37 och 38 bort ha följande lydelse:

37. *beträffande ändrade hastighetsbegränsningsintervall*
att riksdagen med bifall till motion 1999/2000:T407 som sin mening ger regeringen till känna vad ovan anförts,

38. *beträffande höjd hastighetsgräns för motorväg*
att riksdagen med bifall till motionerna 1999/2000:T413, 1999/2000:T425 och 1999/2000:T433 som sin mening ger regeringen till känna vad ovan anförts,

16. Högersväng vid ljussignal (mom. 40)

Per-Richard Molén (m), Johnny Gylling (kd), Tom Heyman (m), Lars Björkman (m), Birgitta Wistrand (m), Kenth Skårvik (fp) och Magnus Jacobsson (kd) anför:

Tvärtemot vad alla skeptiker ansåg visade sig trafikrondeller fungera väl i och kring våra tätorter. Tanken på att införa rätt till högersväng vid rödljus möts av samma motstånd. Men, som redovisas i motionerna T405 (m), T414 (m) och T423 (m, kd), kan knappast några trafiksäkerhetsskäl anföras mot en sådan förändring, eftersom man även i en korsning utan trafiksignaler måste ta hänsyn till korsande trafik. Högersväng vid rödljus bör således vara tillåten om inte särskilda trafiksäkerhetsskäl motiverar förbud. En sådan regel tillämpas för övrigt i nästan hela USA.

Vi anser att utskottets hemställan under 40 bort ha följande lydelse:

40. *beträffande högersväng vid ljussignal*
att riksdagen med bifall till motionerna 1999/2000:T405, 1999/2000:T414 och 1999/2000:T423 som sin mening ger regeringen till känna vad ovan anförts,

17. Mobiltelefonering under bilkörning (mom. 45)

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

Forskning, i vilken bl.a. Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI) deltagit, visar att användning av mobiltelefon under bilkörning ökar reaktionstiden med i genomsnitt 0,6 sekunder för unga förare och med 1,5 sekunder för äldre. Detta motsvarar en ökning av stoppsträckan med 15 respektive 37 meter vid hastigheten 90 km/tim. Som föreslås i motion T444 (s) bör reglerna fr.o.m. den 1 juli 2000 ändras så att telefonering under bilkörning endast får ske med s.k. handsfree-utrustning, inklusive hållare för mobiltelefon.

Vi anser att utskottets hemställan under 45 bort ha följande lydelse:

45. beträffande *mobiltelefonering under bilkörning*
att riksdagen med bifall till motion 1999/2000:T444 som sin mening
ger regeringen till känna vad ovan anförts,

1999/2000:TU5
Reservationer

1. Vissa trafiksäkerhetsfrågor

Johnny Gylling (kd) och Magnus Jacobsson (kd) anför:

Vi delar utskottets oro över utvecklingen på trafiksäkerhetsområdet. Vi är helt eniga om att nollvisionen måste ligga fast. I detta betänkande har vi kristdemokrater nått framsteg med flera frågor såsom påföljdssystemet, elektroniska körkort samt bilinspektörerna. Men det finns anledning att i detta särskilda yttrande ytterligare skärpa några av utskottets uttalanden samt nyansera andra.

Vi har inte samma odelade positiva syn på automatiska fartkameror som utskottet i övrigt har gett uttryck för. Vi menar att många människor ser dessa kameror som tecken på ett ”storebrorssamhälle” och de kan därför bidra till ett förakt för statens trafiksäkerhetspolitik i stort och därigenom en misstro mot nollvisionen. I Blekinge har försöken med fartkameror väckt stort motstånd, men på andra håll i landet, som i Gävleborgs län, verkar folket ha accepterat kamerorna med åtföljande positiva effekter. Vi tycker att polisen i respektive län bör avgöra om man vill pröva dessa kameror.

En grundläggande faktor för trafiksäkerheten är naturligtvis säkra och väl underhållna vägar. I betänkandet framgår inte med tydlighet att det svenska vägnätets underhåll är mycket eftersatt. Vi vill därför påpeka att budgetramen för vägunderhåll och nybyggnad är alldeles för snäv för att Vägverket skall kunna leva upp till sina mål. Kristdemokraterna har för innevarande år anslagit 300 miljoner kronor mer till vägarna än majoriteten.

Alkohol skall inte förekomma i trafiken. Ett av flera sätt att förändra attityder till alkohol kan vara genom kampanjer. Vi har föreslagit att trafiken skall var en alkoholfri zon och att det satsas på kampanjer för att festdrickare skall påverkas att aldrig chansa och köra bil med alkohol i kroppen. Sådana kampanjer har tillsammans med övervakning visat sig verkningsfulla i andra länder. I betänkandet konstateras att Vägverket inte har resurser för några kampanjer. Pengar till trafiksäkerhetsåtgärder finns och sådana kampanjer kan ge goda resultat på både kort och lång sikt.

2. Återkallelse av körkort på medicinska grunder

Kenth Skårvik (fp) anför:

Som anføres i motion T415 (fp) kan den som av hälsoskäl förlorat sitt körkort visserligen ansöka om begränsad behörighet, men först sedan det gamla körkortet återkallats. Detta anser jag otillfredsställande. Det nya körkortet bör enligt min mening kunna utfärdas samtidigt som det gamla dras in.

Sammanfattning.....	1
Motionerna	2
UTSKOTTET	9
1 Betänkandets innehåll och disposition.....	9
2 Trafiksäkerhetsfrågor av mer övergripande art.....	10
2.1 Inledning	10
2.2 Motionsförslag	10
2.3 Bakgrundsredovisning	11
2.3.1 Inledning	11
2.3.2 Mål och måluppfyllelse	11
2.3.3 Program och strategier för ökad trafiksäkerhet	13
2.3.4 Trafiksäkerhetsresurser	14
2.3.5 En gemensam trafiksäkerhetsmyndighet	14
2.3.6 Offentliga transporter och offentlig transportupp- handling.....	15
2.4 Utskottets ställningstagande.....	16
2.4.1 Olycksutvecklingen och dess orsaker.....	16
2.4.2 Trafiksäkerhetsmålen	16
2.4.3 Medel för att nå trafiksäkerhetsmålen	17
2.4.4 Utskottets ställningstagande i sammanfattning	21
3 Trafikövervakning	21
3.1 Motionsförslag	21
3.2 Bakgrundsredovisning	21
3.2.1 Det övergripande ansvaret för trafiksäkerhetsarbetet	21
3.2.2 Ansvaret för trafikövervakning	23
3.2.3 Trafikövervakningens omfattning och resultat	23
3.2.4 Den tunga trafikens regelefterlevnad.....	24
3.3 Utskottets ställningstagande.....	25
3.3.1 Behovet av ökad trafikövervakning.....	25
3.3.2 Den tunga vägtrafikens regelefterlevnad	26
3.3.3 Det övergripande ansvaret för trafiksäkerhetsarbetet	26
4 Kommunalt trafiksäkerhetsarbete	27
4.1 Motionsförslag	27
4.2 Bakgrundsredovisning	27
4.3 Utskottets ställningstagande.....	28
5 Inrättande av trafikoffertjourer	29
5.1 Motionsförslag	29
5.2 Viss bakgrundsredovisning	29
5.3 Utskottets ställningstagande.....	29
6 Inrättande av en vägtrafikinspektion.....	30
6.1 Motionsförslag	30
6.2 Bakgrundsredovisning	30
6.3 Utskottets ställningstagande.....	30
7 Fysiska trafiksäkerhetsåtgärder.....	31
7.1 Motionsförslag	31

7.2	Bakgrundsredovisning	32
7.3	Utskottets ställningstagande.....	32
7.3.1	Resurser och resursanvändning	32
7.3.2	Särskilt farliga vägsträckor.....	33
7.3.3	Kostnadseffektiva trafiksäkerhetsåtgärder m.m.	33
7.3.4	Övriga frågor.....	34
8	Attityder och beteenden.....	34
8.1	Motionsförslag	34
8.2	Bakgrundsredovisning	35
8.2.1	Allmänt om ansvaret för trafiksäkerhetsinformationen	35
8.2.2	Nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande	35
8.2.3	Kampanjer för ökad trafiknykterhet	36
8.2.4	Bilbältesanvändning	37
	År	37
8.3	Utskottets ställningstagande.....	38
8.3.1	Ökat oberoende för NTF	38
8.3.2	Allmänt om attityd- och beteendepåverkan.....	38
8.3.3	Bilbältesanvändning	38
8.3.4	Ökad trafiknykterhet	39
8.3.5	Bilfri dag i Europas städer.....	39
9	Olycksfallsstatistik.....	39
9.1	Motionsförslag	39
9.2	Utskottets ställningstagande.....	40
10	Bestämmelser om fordon.....	40
10.1	Internationellt arbete	40
10.1.1	Motionsförslag	40
10.1.2	Bakgrundsredovisning.....	40
10.1.3	Utskottets ställningstagande	41
10.2	Alkolås.....	41
10.2.1	Motionsförslag	41
10.2.2	Bakgrundsredovisning.....	41
10.2.3	Utskottets ställningstagande	42
10.3	Åtgärder mot pisksnärtskador	42
10.3.1	Motionsförslag	42
10.3.2	Vissa bakgrundsfakta	42
10.3.3	Utskottets ställningstagande	42
10.4	Fordonsvikter	43
10.4.1	Motionsförslag	43
10.4.2	Gällande bestämmelser.....	43
10.4.3	Utskottets ställningstagande	43
10.5	Fordonens yttre utformning	43
10.5.1	Motionsförslag	43
10.5.2	Utskottets ställningstagande	43
10.6	Bilbältesutrustning	44
10.6.1	Motionsförslag	44
10.6.2	Utskottets ställningstagande	44
10.7	Ägarregistrering	44
10.7.1	Motionsförslag	44

10.7.2	Bakgrund	45
10.7.3	Utskottets ställningstagande	45
10.8	Fordonsskyltning	45
10.8.1	Motionsförslag	45
10.8.2	Bakgrundsredovisning	46
10.8.3	Utskottets ställningstagande	46
10.9	Kontrollbesiktning	47
10.9.1	Motionsförslag	47
10.9.2	Bakgrund	47
10.9.3	Utskottets ställningstagande	48
10.10	Regler för besiktning av importerade bilar	48
10.10.1	Motionsförslag	48
10.10.2	Utskottets ställningstagande	48
10.11	Regler för besiktning av äldre fordon	48
10.11.1	Motionsförslag	48
10.11.2	Gällande bestämmelser	49
10.11.3	Utskottets ställningstagande	49
10.12	Regler för kontrollbesiktning inom EU	49
10.12.1	Motionsförslag	49
10.12.2	Utskottets ställningstagande	49
10.13	Regler för besiktning av motorcyklar	49
10.13.1	Motionsförslag	49
10.13.2	Gällande bestämmelser m.m.	50
10.13.3	Utskottets ställningstagande	50
10.14	Flygande inspektioner	50
10.14.1	Motionsförslag	50
10.14.2	Bakgrund	50
10.14.3	Utskottets ställningstagande	51
11	Trafikbestämmelser	52
11.1	Hastighetsbegränsningar	52
11.1.1	Motionsförslag	52
11.1.2	Bakgrund	53
11.1.3	Utskottets ställningstagande	54
11.2	Högersväng vid ljussignaler	55
11.2.1	Motionsförslag	55
11.2.2	Gällande regler m.m.	55
11.2.3	Utskottets ställningstagande	56
11.3	Väjningsplikt	56
11.3.1	Motionsförslag	56
11.3.2	Gällande bestämmelser	56
11.3.3	Utskottets ställningstagande	57
11.4	Krav på användning av cykelhjälm	57
11.4.1	Motionsförslag	57
11.4.2	Bakgrund	57
11.4.3	Utskottets ställningstagande	58
11.5	Parkeringsbestämmelser	58
11.5.1	Motionsförslag	58
11.5.2	Bakgrund	58

11.5.3 Utskottets ställningstagande	59
11.6 Mobiltelefonering under bilkörning	59
11.6.1 Motionsförslag	59
11.6.2 Utskottets ställningstagande	59
11.7 Framförande av moped	60
11.7.1 Motionsförslag	60
11.7.2 Gällande regler	60
11.7.3 Utskottets ställningstagande	60
11.8 Persontransport i buss	61
11.8.1 Motionsförslag	61
11.8.2 Utskottets ställningstagande	61
11.9 Ansvar för lastsäkring	61
11.9.1 Motionsförslag	61
11.9.2 Gällande regler m.m.	61
11.9.3 Utskottets ställningstagande	62
12 Förarutbildning	62
12.1 Motionsförslag	62
12.1.1 Utbildningskostnader.....	62
12.1.2 Utvecklingen av antalet körkortshavare	62
12.1.3 Ett utbildningssystem i flera etapper	62
12.1.4 Utbildning i ekokörning	62
12.1.5 Fortbildning	63
12.1.6 Privat övningskörning	63
12.2 Vissa bakgrundsuppgifter	63
Vägverkets förslag till förarutbildningssystem i flera etapper.....	63
12.3 Utskottets ställningstagande.....	65
13 Vissa körkortsfrågor	65
13.1 Motionsförslag	65
13.2 Vissa bakgrundsuppgifter	66
13.2.1 Elektroniska körkort	66
13.2.2 Periodiska hälsokontroller	66
13.2.3 Särskilda behörighetskrav för förare av s.k. minibuss.....	67
13.2.4 Återkallelse av körkort på medicinska grunder	67
13.2.5 Uppgift om födelseland i EU-körkort.....	67
13.3 Utskottets ställningstagande.....	67
14 Trafiklärarutbildning.....	69
14.1 Motionsförslag	69
14.2 Bakgrundsuppgifter.....	69
14.2.1 Trafiklärarutbildningens organisatoriska hemvist	69
14.2.2 Rätt att utöva uppsikt vid övningskörning.....	69
14.3 Utskottets ställningstagande	69
Hemställen	70
RESERVATIONER	74
1. Det övergripande ansvaret för trafiksäkerhetsarbetet (v)	74
2. Resurser och resursanvändning (m)	74
3. Kostnadseffektiva trafiksäkerhetsåtgärder m.m. (v)	75
4. Ökat oberoende för NTF (v)	75
5. Olycksfallsstatistik (m, v, c)	75

6. Internationellt arbete (m)	76
7. Alkolås (kd, v, fp)	76
8. Fordonsvikter (m)	77
9. Ägarregistrering (v)	77
10. Fordonsskyltning (m).....	78
11. Kontrollbesiktning (m, kd, c, fp).....	78
12. Regler för kontrollbesiktning inom EU (m).....	78
13. Hastighetsbegränsningars samhällsekonomiska effekter (v).....	79
14. Dynamiska hastighetsbegränsningar (kd, c).....	79
15. Ändrade hastighetsbegränsningsintervall och höjd hastighets- gräns för motorväg (m)	79
16. Högersväng vid ljussignal (m, kd, fp).....	80
17. Mobiltelefonering under bilkörning (v)	80
SÄRSKILDA YTTRANDEN.....	82
1. Vissa trafiksäkerhetsfrågor (kd).....	82
2. Återkallelse av körkort på medicinska grunder (fp).....	82